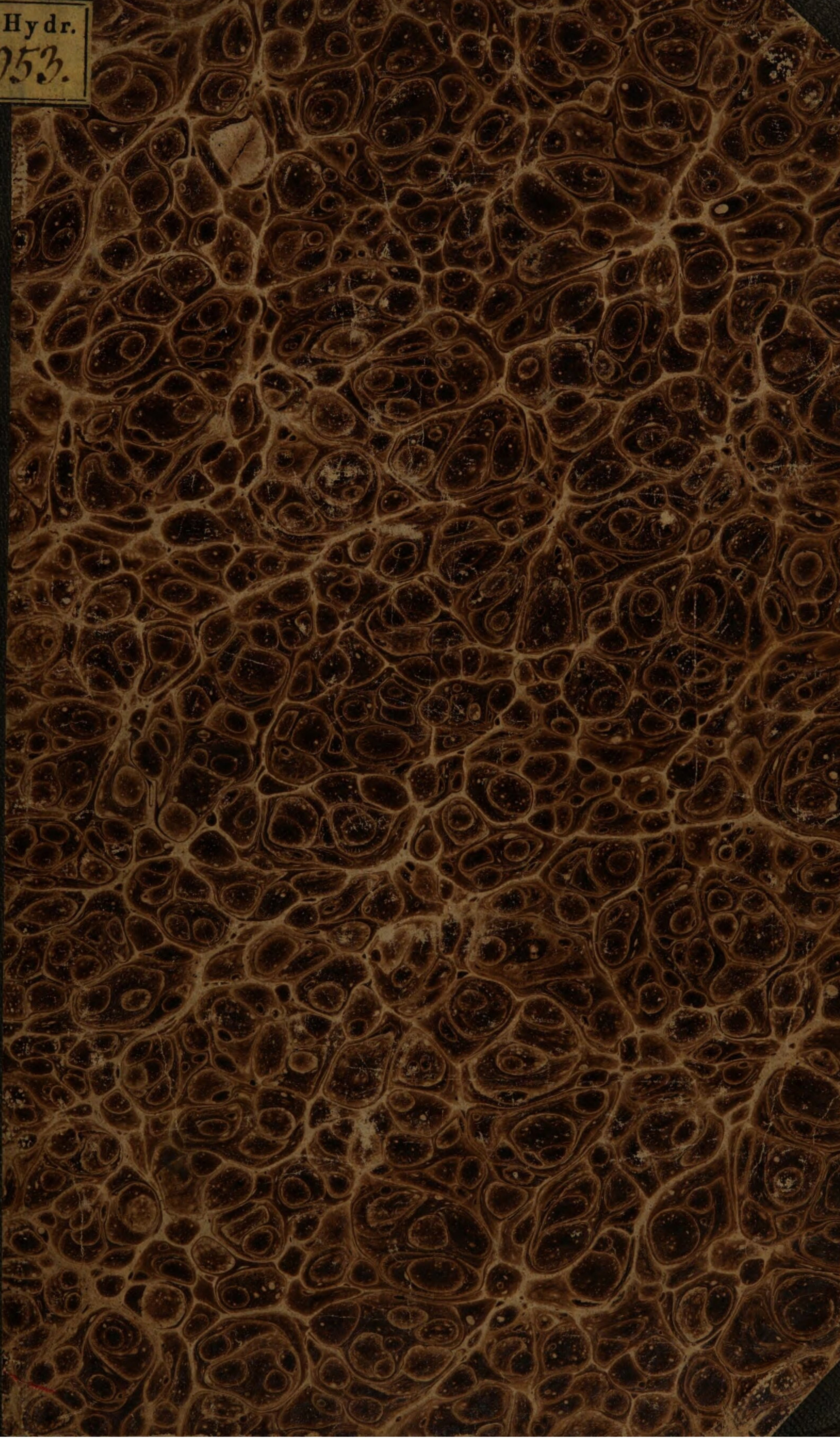


A. Hydr.
1053.



A. Hydr.

1053

Stein

<36603790400012

<36603790400012

Bayer. Staatsbibliothek



ZUR
EISENBAHNRECHTS-
BILDUNG.

GESAMMELTE AUFSÄTZE

VON

DR. LORENZ v. STEIN.

PREIS 1 fl. 60 kr. = 1 Thlr.

WIEN 1872.

LEHMANN & WENTZEL,

BUCHHANDLUNG FÜR TECHNIK UND KUNST.

Kärnthnerstrasse 40.

C
ZUR

EISENBAHNRECHTS-BILDUNG.

GESAMMELTE AUFSÄTZE

aus dem

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der
Oesterreichisch - Ungarischen Monarchie.

Von

DR. LORENZ v. STEIN.

WIEN.

LEHMANN & WENTZEL,

BUCHHANDLUNG FÜR TECHNIK UND KUNST.

Kärntnerstrasse 40.

SUR

EISENBANRECHTS-BILDUNG

GESAMMELTE AUFSÄTZE

von

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der
Österreichisch-ungarischen Monarchie



DR. JOHANNES

WIEN

LEHMANN & WENTZEL

BEZUGSSTELLE FÜR TECHNIK UND KUNST

Verlagsanstalt

Vorwort.

Von mehreren Seiten sind wir freundlichst aufgefordert, die nachfolgenden Artikeln aus dem „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der Oesterreichisch - Ungarischen Monarchie“ (Jahrgang 10 und 11) zu reproduciren.

Wir wissen recht wohl, dass dieselben an und für sich nur einen geringen und vorübergehenden Werth haben. Wenn wir dieselben dennoch zusammenstellen und dem Publikum in eigener Ausgabe vorzulegen uns verstatten, so wird wohl jeder Sachkundige sofort mit uns erkennen, dass es sich dabei nicht um eine gründliche, maassgebende Untersuchung der betreffenden Gegenstände gehandelt hat. Das, was der Charakter eines Aufsatzes in einem Tageblatte überhaupt ist und sein soll, soll auch der Charakter dieser kleinen Sammlung sein. Jene wie diese sollen nichts erledigen, sondern nur anregen zum Nachdenken und Eingehen auf ihre eigenen und die ihnen verwandten Gebiete. Darüber wird man leicht einig sein. Allerdings aber gestehen wir gerne, dass wir bei dieser Sammlung an eine andere Anregung gedacht haben, als bei den einzelnen Artikeln. Und wir dürfen uns im Interesse der wichtigen Sache, die wir vertreten möchten, wohl erlauben, dasjenige hier zu charakterisiren, was uns bei dem Schreiben der obigen einzelnen Abhandlungen, ja was uns bei der ganzen Redaktion des Centralblattes seit länger als einem Decennium beständig gegenwärtig war und um dessentwillen wir diesem Organe so viel Mühe und wir dürfen hinzusetzen so viel Vertrauen und hingebende Arbeit gewidmet haben.

Es ist nutzlos noch zum hundertsten Male zu wiederholen, was Eisenbahnen für ein einzelnes Volk und für die gesammte Entwicklung des europäischen Lebens geworden sind und sein werden. Es genügt zu betonen, dass man sich die Gesittung unserer Zeit, Volkswirthschaft, Bildung, Verwaltung, Handel, Industrie, Heerwesen ohne sie gar nicht mehr denken kann. Sie stehen in der Mitte aller Dinge, sie bilden eine ihrer wichtigsten Grundlagen. Das ist niemandem fraglich.

Ist dem aber so, so ist es kein Zweifel, dass die Leitung dieser gewaltigen Organe des materiellen und geistigen Verkehrs sich nicht auf die Dauer mit der gewöhnlichen Stufe der Bildung in Technik und Betrieb begnügen kann. Alle grossen Erscheinungen des Volkslebens haben das charakteristische Moment gemein, dass jede von ihnen die allgemeinen Wissenschaften, mit denen sie in Berührung treten, in ihrer Weise erfasst, und sie gleichsam mit ihrer starken Hand bildet und biegt, bis sie diejenige Gestalt gewonnen haben, die gerade jener ersteren und ihren Bedürfnissen entspricht. Sie gewinnen die Macht, aus den einzelnen Wissenschaften, jede in ihrer Weise, diejenigen Seiten heraus zu finden, die für sie von unmittelbarer Wichtigkeit sind, und sie sich dienstbar zu machen, ohne sie dadurch ihres allgemeinen Werthes oder ihrer allgemeinen Rechte und Wahrheiten zu entkleiden, sie erfüllen sich gleichsam selbst mit dem Inhalt dessen, was jene Wissenschaften für sich sind; und so wie das geschehen ist, wird es bald allen klar, dass die für die Leitung solcher allgemeiner Faktoren des Gesamtlebens bestimmten Organe neben der strengen Fachbildung auch eben jener allgemeinen Bildung bedürfen, die in der Anwendung der selbständigen und allgemeinen Wissensgebiete auf das eigene Fach besteht.

Betrachten wir nur, ohne uns bei der abstracten Erörterung weiter aufzuhalten, diese Sätze in ihrem Verhältniss zum Eisenbahnwesen unserer Gegenwart und Zukunft, so ist es wohl keinem zweifelhaft, was wir hier meinen. Die Eisenbahnen haben, als das

ihnen specifisch eigenthümliche Fach, ohne welches sie überhaupt unmöglich sind, den Bau mit seiner Technik und den Betrieb mit seiner Geschäftsordnung von jeher anerkannt. Beide haben sich gerade durch das Eisenbahnwesen zu einer früher nie gekannten Höhe erhoben; die Betriebslehre ist in der That mit allen ihren Theilen erst durch das Eisenbahnwesen geschaffen, die Technik hat ganz neue Gebiete durch sie gewonnen; die Leistungen beider sind wahrhaft grossartig zu nennen. So lange nun die einzelnen Bahnen noch als einzelne für sich bestanden, war es möglich, in demjenigen Genüge zu finden, was jene beiden je innerhalb ihrer gegebenen Gränze leisteten. Aber so wie das Bahnwesen die Schranken der einzelnen Staaten überschritt, die Völker verband, die Productionen derselben verschmolz, ganz Europa zu Einem ungeheuren Markt machte, Tausende von Millionen an sich zog und auch in der Staatsverwaltung als ein Faktor auftrat, mit dem man in Reichsgesetzgebung, Finanzen und Polizei in sehr bedeutsamer Weise zu rechnen habe, wurden auch andere Faktoren in ihr Gebiet hereingezogen. Haben bisher die grossen Theile der Staatswissenschaft, Nationalökonomie, Finanzwissenschaft und Rechtslehre sich den Bahnen gegenüber ziemlich fremd gehalten, so ist das auf die Dauer nicht mehr möglich. Die Zeit ist gekommen, wo auch für die Eisenbahnen das eintreten wird und zum grossen Theil eingetreten ist, was wir vorher bezeichnet haben, dass sie sich eine ihnen entsprechende Gestalt der Nationalökonomie, der Rechtslehre und der Finanzwissenschaft, eine auf das Eisenbahnwesen „angewendete“ Lehre von Volkswirtschaft, Recht und Staatswirtschaft erzeugen. Und nun, nachdem dem so ist und nachdem es mit jedem Tage mehr sich verwirklicht, dürfen wir zu dem Punkt übergehen, den wir eigentlich im Auge haben.

Die deutsche Civilisation hat von jeher eine ihrer hervorragendsten und wichtigsten Eigenthümlichkeiten, die sie vielleicht am greifbarsten von den übrigen Völkern Europas und ihrem geistigen Leben unterscheidet, darin besessen, dass sie für jedes selbständige

Gebiet nicht bloss alsbald eine eigene Literatur, sondern auch ein eigenes Bildungswesen erzeugt hat.

Es ist keineswegs überflüssig, dasselbe hier auch im Allgemeinen zu charakterisiren. Man wird die praktische Bedeutung davon sehr bald erkennen.

Wir nennen ein Bildungswesen, das die Bedingungen für die Erfüllung eines bestimmten Lebensberufes darbietet, ein Berufsbildungswesen.

Das deutsche Berufsbildungswesen nun unterscheidet sich specifisch von allen ähnlichen bei andern Völkern dadurch, dass es grundsätzlich die allgemeine, das ist die über den besonderen Beruf hinausgehende Bildung als einen integrirenden Theil der eigentlichen Berufsbildung fordert, und die letztere ohne die erstere nie und nirgends als genügend anerkennt. Dasselbe hält daher auch grundsätzlich an dem Unterschiede der „Fachbildung“ als der ersteren von der „allgemeinen Bildung“ als der letzteren fest. Und eben so naturgemäss ist es daher auch, dass es allenthalben für beide Theile eigene Bildungsanstalten herstellt, mit der Bestimmung und dem Rechte, dass der Besuch und die nachgewiesene Benützung dieser Anstalten die Bedingung für die Leitung solcher Angelegenheiten sein sollen.

Allerdings nun ist das, was wir hier sagen, für die meisten sogenannten praktischen Gebiete bis jetzt noch weit mehr Princip als wirkliche Ausführung. Wir stehen im Gegentheil gerade in dieser Beziehung, wie wir uns überzeugt halten müssen, vor einer neuen und wie wir glauben hochbedeutenden Entwicklung der Dinge. Es ist der Mühe werth, sie mit wenig Worten zu bezeichnen, denn auch das Bahnwesen gehört derselben in jeder Hinsicht an.

Seit dem Anfange unseres Jahrhunderts nämlich hat sich das, was wir die eigentliche Fachbildung nennen, von den bisherigen Bildungsinstituten abgelöst, und sich selbständige Organe geschaffen. Wir bezeichnen diese Art der Fachbildung im Allgemeinen als die „reale“ Bildung, und die Gesammtheit der dafür bestimmten Bil-

dungsanstalten als das „reale“ oder „wirthschaftliche Bildungswesen“ unserer Gegenwart. Dies Bildungswesen gewinnt seine eigentliche selbständige Gestalt mit den polytechnischen Schulen; neben ihnen entstehen die Handels- und Gewerbeschulen aller Art. Sie haben Bedeutendes geleistet und sind noch jetzt im beständigen Fortschritt begriffen. Namentlich die polytechnischen Schulen aller Art sind die Wiege der gewaltigen Technik geworden, mit der wir die Natur zu bändigen und zu benützen gelernt haben. Von allen Zweigen des praktischen Lebens haben die Eisenbahnen ihnen am meisten zu verdanken. An ihrem hohen Werthe hat niemand gezweifelt und wird niemand zweifeln.

Wohl aber sind die Verhältnisse, unter denen sie thätig sind und waren, allmählig wesentlich andere geworden, und hier ist es, wo gerade die Bahnen neue Dinge gefordert und erzeugt haben.

Als die technischen Bildungsanstalten entstanden, gab es mit wenigen einzelnen Ausnahmen noch keine grossen Unternehmungen, wie wir sie gegenwärtig besitzen. Die Bildung war allenthalben wesentlich auf den Dienst berechnet, fast nirgends auf die Leitung. Namentlich die Ingenieure waren nur ausführende Organe; für die leitenden Stellen bildeten sich die Betreffenden durch Uebung und Erfahrung heraus, und es genügte, wenn das neue technische Element ihnen vollständig bekannt war. Es war daher das, was wir die allgemeine Bildung nennen, für dies ganze Gebiet des öffentlichen Bildungswesens in der That noch gar kein Bedürfniss; das praktische Leben stellte in dieser Hinsicht noch wenig oder gar keine Forderungen; was jemand ausserhalb seines Faches lernen wollte, war seine eigene Sache. Die tiefe Kluft, die zwischen den Gymnasien und Realschulen einerseits und zwischen den Universitäten und polytechnischen Anstalten anderseits bestand, beruhte auf diesem Verhältniss. Die Stellung beider Gruppen war eine zwar historisch ganz naturgemäss entstandene, aber sehr unfertige. Beide waren gleich einseitig. Die Universitäten blieben auf dem Boden der allgemeinen Bildung, ohne sich um die Fachbildung, die ausserhalb

ihrer vier Facultäten lag, zu kümmern; die Realbildungsanstalten liessen die allgemeine Bildung zur Seite liegen. Die ersten nannten die zweiten materiell, die zweiten nannten die ersten unpraktisch; es fehlte nicht viel und sie hätten, nachdem sie sich gegenseitig den höheren Werth abgesprochen, sich auch noch die Achtung verweigert. Der alte Gegensatz des Idealismus und Realismus hatte eine neue Gestalt bekommen. Eine Verständigung war von dem gegenseitig bestimmten Standpunkt aus nicht möglich.

Wie immer halfen auch hier die Dinge, wo die Menschen nicht mehr weiter konnten. Wir lassen andere Erscheinungen, andere Fragen, andere Beobachtungen zur Seite, die hier eingreifen; wir verfolgen vor allem die Bemerkung nicht, welche tüchtige Geschäftsleute oft genug zu machen Gelegenheit haben, dass die Zöglinge der Universitäten allerdings im Anfange immer ungeschickter sind als die der technischen Anstalten, aber bald nach Ueberwindung der formalen Schwierigkeiten den letzteren regelmässig vorausseilen. Wir halten uns an die Eisenbahnen.

Anfänglich waren die Eisenbahnen wesentlich örtlicher Natur wie alle anderen Unternehmungen überhaupt, auf die wir das bisherige bezogen. So lange sie in dieser Weise nur noch Ort mit Ort verbanden, genügte auch ihnen die einfache Technik. Allmählig aber entwickelten sich ganze Systeme, mit dem Systeme einerseits die Concurrrenz, anderseits der grosse europäische Handel. Bau und Betrieb, bis dahin die Hauptsache, begannen ihre neue Stellung einzunehmen; sie wurden aus der Hauptsache zur blossen Basis des Dienstes der Bahnen. Die eigentliche Leitung hatte anderes zu thun; sie hatte jetzt mit Millionen zu rechnen, Aktien zu verwalten, Tarife zu reduciren, in Generalversammlungen zu interveniren, mit dem Ministerium zu verhandeln; sie musste mit dem Publikum verkehren, in den Volksvertretungen sich geltend machen; sie erzeugte eine eigene Publicistik, und neben und zum Theil über derselben ein Vereinswesen, das in seinen grössten Formen sogar Gegenstand internationaler Beziehungen war und ist. Es schied sich im Eisen-

bahnwesen ein neuer Faktor aus den alten Elementen heraus; aus blossen Unternehmungen wurden sie eine Macht; eine Macht mit der man in den grössten Angelegenheiten Europas, in Handel und Schifffahrt, in Krieg und Frieden, in Verwaltung und Finanzen rechnen musste, und die ihrerseits wieder mit all' diesen Elementen rechnete. Genügte auch dafür noch die richtige Bestimmung von Sinus und Cosinus, die Anordnung der Expedition und die Fahrkartenfrage, Kohlenstatistik und Brückenbau, Zinsen und Regie-Conto und Dividendenberechnung? Es war kein Zweifel, dass alle diese allerdings wichtigen Dinge zu Theilen des Ganzen geworden waren, und dass eben dies Ganze den höheren, allgemeinen Charakter empfangen hatte, und demgemäss einer höheren Auffassung bedurfte, eine andere Leitung forderte. Für diese aber reichte und reicht der bisherige Bildungsgang der Fächer, welche im Eisenbahnwesen ihre Verwendung finden, nicht mehr aus. Wie die Bahnen selbst, werden auch ihre leitenden Kräfte in die Mitte der wichtigsten Angelegenheiten der Staaten und Völker gestellt; sie fordern einen freien und grossen Blick, eine Thätigkeit, welche allerdings des einzelnen Faches vollkommen Herrin ist, aber in ihr nicht aufgeht; die beste Leitung ist nicht mehr die, welche das Einzelne selbst am besten thut, sondern welche dafür sorgt, dass es am besten gethan wird, die aber ihrerseits die grossen Berührungen zwischen den Bahnen und ihren Interessen mit denen des gesammten öffentlichen Lebens klar ins Auge fasst und fest beherrscht. Die allgemeine Bildung in allen staatlichen Dingen und Fragen wird zur Hauptsache für diejenigen Elemente, welche die allgemeine Leitung dieser mächtigen Dinge in ihrer Hand haben, und es ist nicht nöthig, dies weiter im Einzelnen zu beweisen.

Dem mag nun so sein. Aber daran schliesst sich die Frage, deren Beantwortung, wir möchten sagen den Hintergrund der kleinen Publication bildet, die wir nachstehend dem Publikum uns vorzulegen gestattet haben. Was ist denn das, diese vielbesprochene „allgemeine Bildung?“ Welchen Inhalt hat sie, welche Forderung

stellt sie? Genügt für sie denn nicht, wie das Wort selbst zu bedeuten scheint, die allgemeine Kenntniss der menschlichen Angelegenheiten, eine Bildung, hoch genug stehend, um ein Verständniss für das Leben und die Interessen anderer Faktoren des Staates zu besitzen, und weit genug ausgebreitet, um nirgends positiv anzustossen? Genügt nicht dasjenige Maass und derjenige Inhalt derselben, welche ich durch die Leitung für die Leitung selbst gewinne, wenn ich sie mit offenem Auge und klarem Verstande zu handhaben verstehe?

Und hier ist der Punkt, wo wir wohl von manchen anderen Ansichten nicht unwesentlich differiren dürften, ein Punkt, auf den wir auch darum an diesem Orte so grosses Gewicht legen, weil er zugleich das Verhältniss der polytechnischen Anstalten zu den Universitäten, der speciellen und strengen Fachbildung zu der höheren Berufsbildung überhaupt betrifft.

Es gibt unter den verschiedenen Berufswissenschaften eine, welche wie keine andere das gesammte Leben der Menschen nicht bloss umfasst, sondern auch für die Auffassung in bestimmte Form bringt und dadurch den, der sie betreibt, von allen am meisten zwingt, über Menschen und Verhältnisse klar nachzudenken und zu einer bestimmten schliesslichen Ansicht zu kommen. Das ist die Rechtswissenschaft. Es ist hier natürlich nicht der Ort, über Begriff und Wesen des Rechts viel zu reden. Aber so viel leuchtet auf den ersten Blick ein, dass ich von dem „Rechte“ einer Sache, von dem Rechte eines Gutes, einer Leistung, einer öffentlichen Einrichtung, eines grossen Interesses überhaupt nicht reden kann, wenn ich nicht die Natur und die gegebenen Verhältnisse des Gutes, der Leistung, der Einrichtung, des Interesses u. s. w. kenne. Das Recht hat dadurch die grosse Gewalt, mich zu zwingen, über die Natur und das Wesen derjenigen Dinge nachzudenken, für die es selber gilt. Von jeher lag darin die unabweisbare Bedeutung des Rechts; von jeher ist es desshalb auch so gewesen, dass alle diejenigen, welche tiefer in die Natur der menschlichen Lebensverhältnisse eindringen wollten, das Recht und sein Studium dafür als Ausgangs-

punkt genommen, zu dem Rechte und seinem Studium wieder zurückgekehrt sind. An das Recht und seine Fragen hat sich von Anfang an die Untersuchung über den Staat und seine Organisation über den Verkehr und seinen Inhalt angeschlossen; in dem Recht und der Rechtsbildung culminirt jede neue Gestaltung des öffentlichen Lebens; erst wenn sie zum Recht geworden ist, hat sie eine objectiv giltige, fassbare und greifbare Gestalt für den Verkehr der Menschen untereinander; das Recht ist der formelle Anfang und das formelle Ende aller menschlichen Beziehungen, Einrichtungen und Interessen.

Was so im Allgemeinen gilt, das gilt auch im Besondern. Das Recht ist nicht eben bloss ein abstractes Etwas, das zwischen den Menschen eine definirbare Ordnung schafft. Es vermag, oder es muss vielmehr sich selbst sofort an jedes einzelne Lebensverhältniss, an jede einzelne Institution der Menschen anlegen. Es ist seine grosse Function, jeder solchen Erscheinung für die Auffassung und Behandlung ihre feste Gestalt zu geben; es hat jedes Ding, insofern es in den Verkehr tritt, bestimmt zu formuliren; die Technik und der Betrieb machen die Sachen je für sich, das Recht fasst sie da an, wo sie für andere ins Leben treten. Daher denn die Erscheinung, die jeder kennt, obwohl nicht jeder darüber nachdenkt. Es giebt so viele Rechtsgebiete und dem entsprechend Rechtslehren und schliesslich auch Gesetzgebungen, als es selbständige Lebensverhältnisse giebt; es giebt ein Eigenthums-, ein Pfand-, ein Vereins-, ein Gemeinde-, ein Handels- und Wechselrecht u. s. w. Und jedesmal ist jedes dieser Rechtsgebiete das Verständniss des einzelnen Theiles in seinem Verhältniss zum gesammten öffentlichen Leben, seinen Forderungen und Bewegungen, seinen Gegensätzen und seiner Entwicklung.

Ohne allen Zweifel aber hängen diese Rechtsgebiete wiederum nicht bloss äusserlich und schematisch zusammen. Trotz ihres verschiedenen Objekts haben sie stets denselben Inhalt; immer verwirklichen sie mitten in ihren besondersten Anwendungen einen und denselben Gedanken; alle werden schliesslich zusammengehalten durch

ein und dasselbe Princip. Dies Princip ist es nun, das, alle Gebiete zugleich umfassend, uns zwingt, die höhere Einheit zu suchen und zu verstehen; erst durch das Recht wird aus dem Theile das Ganze, wie aus dem Ganzen sich der Theil entwickelt.

Ein solcher selbständiger Theil ist nun auch das Eisenbahnrecht. Was es enthält und bedeutet, das brauchen wir jetzt nicht mehr im Allgemeinen zu sagen. Das Eisenbahnrecht ist die juristische Formulirung der Eisenbahnen in der Gesamtheit ihrer Verkehrs- oder Geschäftsverhältnisse, das ist in ihren Beziehungen zu dritten. Es enthält damit die Gestaltung und Ordnung der Eisenbahnen als Theil des Gesamtlebens. Das ist sein nächster Werth und seine nächste Aufgabe. Aber von ihm gilt eben desswegen auch, was wir von allen anderen gesagt haben. Auch das Eisenbahnrecht ist ein Theil der gesamten Rechtswissenschaft; auch dies Recht wird wie jeder andere Theil von dem grossen, das ganze Rechtsleben umfassenden gemeinsamen Princip beherrscht; auch das Eisenbahnrecht kann daher gar nicht für sich allein verstanden und behandelt werden, es muss vielmehr wie jeder andere Theil die Voraussetzung einer allgemeinen Auffassung des menschlichen Lebens im Sinne der Rechtswissenschaft fordern; es hat seine allgemeine Bildung zur Voraussetzung; und diese allgemeine Bildung ist in der That demnach das in juristische Form gebrachte, durch die Jurisprudenz fest formulirte und greifbar gemachte, in der Rechtswissenschaft zum systematischen Ausdruck gebrachte Verständniss des Gesamtlebens in seinen allgemeinen und einzelnen Geschäfts- und Verkehrsbeziehungen im weitesten Sinne des Wortes, an sich ganz gleichgiltig, ob es sich dabei bloss um einen einzelnen Verkehrsakt, oder um ein Gesellschafts- oder Vereinsrecht, oder um eine finanzielle Frage, oder um Grundbuchswesen, oder um die Verhältnisse der Buchführung, oder um andere Dinge handelt. Auf dem Rechte und seiner Ordnung basiren sich dieselben schliesslich doch alle; das Recht beherrscht sie, und erst im Rechte hat man ihr ganzes und volles Verständniss.

Ist dem nun so, so ergibt sich, meinen wir, für den Denker fast von selbst die Anwendung dieser Sätze auf unsere besondere Frage, die Bedeutung dessen, was wir als Fachbildung und allgemeine Bildung für das Eisenbahnwesen bezeichnen müssen.

Unter der „Fachbildung“ für das Eisenbahnwesen verstehen wir die Kenntniss aller derjenigen Dinge und Verhältnisse, welche die Voraussetzung und die Bedingungen des Eisenbahnwesens, für sich gedacht, enthalten; also im Wesentlichen den Inhalt der beiden grossen Gebiete desselben, des Baues und des Betriebes im weitesten Sinne, die eigentliche Eisenbahntechnik und die Geschäftsbildung in allen ihren Zweigen. Die „allgemeine Bildung“ des Eisenbahnwesens dagegen enthält die Fachkenntnisse für die Gesamtheit alles dessen, was das Verhältniss des Eisenbahnwesens zum gesammten Eisenbahnverkehr und seine Beziehungen zu Einzelnen, zu anderen Unternehmungen, zum Vereinswesen und zu den grossen Faktoren des Staatslebens, Volkswirthschaft und öffentliche Rechts-Institutionen betrifft. Beide Theile gehören allerdings zusammen; aber beides wird nicht auf einem und demselben Wege, nicht mit einer und derselben Voraussetzung gewonnen. Im Gegentheile müssen wir sagen, dass die Grundlage und der Inhalt der eigentlichen Fachbildung die Technik und die Geschäftslehre, die Grundlage der allgemeinen Bildung dagegen im obigen Sinne die allgemeine juristische Bildung ist.

Das ist es nun, bevor wir weiter gehen, um dessentwillen wir uns zunächst verstatet haben, die nachfolgenden Abhandlungen speziell aus dem Centralblatt herauszuziehen, und sie besonders zu veröffentlichen. Wir wiederholen, was ohnehin jedem Fachmanne einleuchtet, dass diese kurzen Aufsätze weder die Bestimmung noch die Berechtigung haben, mehr als eine Anregung für das Eisenbahnrecht zu bedeuten. Sie wollen auch nicht mehr sein als sie sind. Aber vielleicht dass sie doch zu manchem Nachdenken über manches Anlass geben, das über sie hinausgeht.

Denn in der That, hält man unsere gegenwärtige Rechtsbildung auf allen Universitäten zusammen mit dem wirklichen Bedürfniss

unseres praktischen Lebens, so ist es durchaus nicht zu verkennen, dass wir uns hier in einem Zustande befinden, der auf die Dauer nicht haltbar ist. < Es hatte wohl seine gute Berechtigung, wenn der ganz überwiegende Schwerpunkt aller juristischen Studien noch im vorigen Jahrhundert im Römischen Rechte lag; und wer immer das Recht studirt, wird dieser mächtigen Erscheinung niemals ihre grosse Berechtigung versagen. Allein es sind eben seit fünfzig Jahren eine solche Reihe von neuen und gewaltigen Dingen und Lebensverhältnissen entstanden, dass wir mit dem, was früherer Zeiten genügend erscheinen mochte, für unsere Gegenwart und Zukunft nicht mehr ausreichen. > Sollen wir da viele Beispiele anführen? Wo war denn früher, um nur einiger Dinge zu erwähnen, das freie Gewerbe, das Vereinswesen, die Aktien, die neue Gemeinde, und hundert andere Dinge, die gegenwärtig das ganze tägliche Leben der Menschen erfüllen? < Kann es wirklich unter solchen Umständen genügen, wenn die Jugend den wesentlichsten Theil der kurzen Zeit, die ihr für die juristische Vorbereitung gegeben ist, auf das Corpus Juris verwendet, von dem zwei Drittheile überhaupt nicht mehr zu gebrauchen sind, und das letzte Drittheil von all den neuen Dingen, die uns umgeben, nichts enthält? Steht nicht in diesem Sinne unsere gegenwärtige Rechtsbildung geradezu hinter ihrer Zeit zurück? > Hat sie die Lösung der grossen Fragen, die unsere Zeit bewegen, in ihrer Weise in die Hand genommen? Es ist richtig, dass diese juristische Lösung sich findet, und dass das Leben, ohne auf die Aufnahme der betreffenden Gegenstände in den Vorlesungs-Catalog zu warten, sich Recht und Gesetze für seine Bedürfnisse schafft. Ist das ein Grund, keine Wissenschaft mehr zu fordern, weil Gesetze gegeben wurden? Wäre es das, wo brauchte man da überhaupt noch Wissenschaft? Doch ist hier nicht der Ort, auf diese allgemeinen Fragen einzugehen. < Gewiss ist nur, dass wir nirgends eine systematische Berücksichtigung jener neuen Rechtsgebiete auf unseren Universitäten finden, die das wirkliche Leben uns auf allen Punkten so nahe legt. Zu diesen gehört auch, und nicht in letzter Linie, das Eisenbahnrecht.

Es gibt unseres Wissens weder auf irgend einer österreichischen noch auf einer deutschen Universität auch nur eine einzige Vorlesung über das Recht der Eisenbahnen, deren Bedeutung niemand bezweifelt, deren juristische Behandlung dagegen auf der niedrigsten Stufe steht. Wir sind in dieser Beziehung entschieden zurück; aber wir sind es auch namentlich hinter Frankreich. Frankreich hat eine grosse und sehr achtenswerthe Literatur über das Recht der Eisenbahnen; Deutschland ist geradezu unerschöpflich in Abhandlungen über Ulpian und Papinian, aber vom Eisenbahnrecht weiss es so gut als nichts. Und wenn nun die Eisenbahn-Schiedsgerichte ins Leben treten, wornach sollen sie richten? — Und derjenige, der sich das Eisenbahnwesen zum Berufe seines Lebens gewählt hat, wohin soll er sich wenden, wo soll er studiren, was lesen? — Es ist nun einmal so, dass bei uns der Zustand der Fachliteratur stets innig mit der Entwicklung der Facultäten und ihres Studiums zusammenhängt. Wo die letzteren nichts leisten, kommt die erstere nicht vorwärts. Und keine Facultät der Welt kümmert sich bis jetzt neben ihrem Justinian um die Dinge, welche in so eminenter Weise unsere Gegenwart bilden und beherrschen. Vieles wäre da zu sagen; es ist dies nicht der Ort zu ähnlichem; wohl aber müssen wir auf das Eisenbahnwesen speziell zurückkommen.

Wenn nämlich eine spezielle Eisenbahnrechtsbildung auf den Universitäten nicht geboten, und wenn anderseits die juristische Bildung auch hier die Basis der allgemeinen Bildung sein muss, so fragt es sich, wie die Aufgabe, die hier vorliegt, zu lösen ist.

Bei der Beantwortung dieser, in unseren Augen keinesweges unwichtigen Frage, gehen wir von zwei Sätzen aus.

Erstlich davon, dass solche Mängel selten oder nie mit Einem Schlage zu beseitigen sind, sondern dass man nur durch langsames aber ernstlich gemeintes Streben zum Ziele gelangt.

Zweitens, dass man in diesem Streben sich so viel als möglich den bereits bestehenden Verhältnissen und Faktoren anschliessen und sich ihrer bedienen muss.

Der Punkt aber, an den wir uns in diesem Sinne zunächst anschliessen möchten, ist folgender.

Es hat sich fast von selbst gemacht, und ist zugleich von der Natur der Sache gefordert, dass, wo einmal ein selbständiger Lebensberuf auftritt und eine eigene Bildung fordert, sich zwei Dinge daraus ergeben. Zuerst, dass ein solcher Zweig der speziellen Berufsbildung ein eigenes Lehrsystem mit eigenen Lehr-Organen fordert, und zweitens, dass irgend eine Art der Prüfung dafür stattfindet, um zu constatiren, dass wenigstens das Minimum der Befähigung für den Beruf gewonnen worden ist.

Ein solches Lehrsystem und eine solche Prüfung ist nun bereits für das, was wir oben die eigentliche Fachbildung des Eisenbahnwesens genannt haben, vorhanden. Es ist nicht nothwendig, auf die speziell technische Seite der Sache hinzuweisen. Hier leisten die polytechnischen Anstalten alles, was man verständigerweise verlangen kann. Daneben ist es als ein grosser Fortschritt anzusehen, dass nunmehr auch der Betrieb zum Gegenstande einer speziellen Fachbildung geworden ist, und wir dürfen im Namen der so wichtigen Angelegenheit unsere laute Anerkennung dem ersten Schritte auf dieser Bahn, dem auf der Wiener Handels-Akademie eingerichteten Eisenbahncurse aussprechen, dessen definitive Gestaltung sich allerdings erst dann ergeben kann, wenn der folgende Punkt seine gehörige Würdigung gefunden haben wird. Aber man wird uns zugestehen, dass es sich in beiden Fällen doch schliesslich nur um eine eigentliche Fachbildung handelt. Es ist die Aufgabe beider Institute, die Befähigung für die einzelnen Theile der Bahnverwaltung zu geben; für das Ganze nicht.

Fragen wir nun, worin das letztere bestehen sollte, so liegt die Antwort in der Natur der Sache. Das, was wir die allgemeine Bildung für diesen Beruf nennen, muss eben mit der allgemeinen Bildung für jeden andern analogen — sagen wir es mit Einem Worte — wirthschaftlichen Lebensberuf gleichartig und gemeinsam sein, weil jeder einzelne wirthschaftliche

Lebensberuf in seiner Spitze gerade mit allen andern zu thun hat. Denn das Wesen aller höheren Leitung besteht ja eben darin, das richtige Verhalten zu andern Zweigen und Institutionen übersehen und verstehen zu können.

Es ergibt sich nun daraus, dass jene allgemeine Berufsbildung, welche sich an die spezielle Fachbildung anschliesst, eine juristische und zugleich staatswissenschaftliche Bildung sein muss, welche weit genug geht, um jedem Fachmanne alle juristischen und politischen Verhältnisse verständlich und in ihrem inneren Zusammenhange klar zu machen, ohne sich mit den einzelnen Fragen und Discussionen des juristischen und politischen Gebietes zu beschäftigen, so dass der Fachmann durch dieselbe die Form und den Anlass hat, tiefer in die Sache einzugehen, wenn er will, ohne je in die Lage zu kommen, von jenen Fragen nichts zu wissen, auch wenn er nicht beabsichtigt, weiter zu studiren.

Diese Forderung, die wir hier stellen, gewinnt nun naturgemäss ihre feste Gestalt erst dann, wenn man von den allgemeinen Sätzen zu ganz concreten formulirten Vorschlägen übergeht. Eine solche Formulirung wird nach dem ganzen sehr wohlberechtigten Vorgange unseres höheren Bildungswesens sich stets an die Forderung von bestimmten Lehrvorträgen anschliessen, die dann zusammen genommen einen Lehrcursus bilden. Und so kommen wir dazu, fast wider unsern Willen, unsere Ansichten über die Organisirung desjenigen Lehrcursus auszusprechen, den wir als den Träger der höheren oder allgemeinen wirthschaftlichen Berufsbildung, und zwar wie es aus dem obigen sich ergibt, nicht ausschliesslich für das Eisenbahnwesen, ansehen, wenn gleich gerade das Eisenbahnwesen darin eine ganz hervorragende Stellung einzunehmen berufen ist.

Wir meinen nämlich, dass die eigentliche Fachbildung nach wie vor in der Technik und der Handels-Akademie für Bau und Betrieb der Bahnen einerseits, wie für die Geschäftsführung derselben andererseits gegeben werden soll. An diesen soll vor der Hand nichts geändert werden.

Allein wenn der junge Mann diese Studien vollendet hat, soll ihm die Möglichkeit geboten werden, auch einen höheren, als Vorbildung für die Leitung von grossen Unternehmungen geeigneten Cursus durchzumachen.

Für diesen schlagen wir Einen Jahrgang in zwei Semester, oder je nach den Umständen zwei Wintersemester vor.

Es müssen dabei die Vorträge so eingerichtet werden, dass sie immer erst Nachmittags gehalten werden, um die sonstigen Beschäftigungen nicht zu stören; es stehen also etwa 2—3 tägliche Stunden von 4—7 Uhr zur Verfügung.

Der Inhalt dieser Vorträge wäre nun folgender:

Ein Semester müsste den rein juristischen Fächern bestimmt werden, und zwar so, dass zwei Hauptvorträge gehalten werden. Der erste würde die Encyclopädie der Rechtswissenschaft, aber in spezieller Beziehung auf das Gebiet des wirthschaftlichen Rechts (Gewerberecht, Gesellschaftsrecht, Aktienrecht u. s. w.) und auf das dahin gehörige öffentliche Recht, also unter geringer Berücksichtigung des Staatsrechts, namentlich Gemeinde- und Vereinsrecht, enthalten. — Der zweite kürzere würde eine kurze Darstellung der Rechtsgeschichte sein, aber allerdings so, dass dieselbe so viel als möglich da anfinke, wo die gewöhnliche Rechtsgeschichte der Universitäten aufhört, nämlich mit dem Anfange des siebzehnten Jahrhunderts, so dass der Zuhörer ein Bild vorzugsweise von den geltenden Rechtsbüchern des Staats bekommt, statt in der Rechtsgeschichte wie bisher nur ein System von lauter unpraktisch gewordenen und ohne spezielle Studien unverständlichen Dingen zu sehen.

Das zweite Semester (oder Jahr) hätte gleichfalls zwei Vorlesungen zu bieten. Sie würden das staatswissenschaftliche Element vertreten. Die erste wäre eine Vorlesung über Volkswirthschaft, aber mit möglichst wenig Berücksichtigung von Definitionsstreitigkeiten, dagegen mit möglichstem Eingehen auf die wirklichen Verhältnisse der Geschichte der Wirthschaft, und der einzelnen Arten der

Unternehmungen. Es müssten diese Vorlesungen so eingerichtet werden, dass sich auf jedem Punkte so viel als möglich zugleich die Statistik daran anschlüsse, da für das wirthschaftliche Leben gerade diese Verbindung von Theorie und Statistik unschätzbar wird, wenn man sie richtig anlegt. Die zweite Vorlesung müsste stets eine Encyclopädie der Verwaltungslehre sein, welche über den gesammten inneren Lebensprocess des Staates den erforderlichen Ueberblick gewährt.

Diese vier Vorlesungen scheinen uns nun nothwendig zu sein. Ihr Inhalt ist es, der die Basis für das ganze allgemeine Berufsbildungswesen abgeben muss. An sie würden sich dann in ganz natürlicher Weise Einzelvorlesungen aller Art anschliessen, und zwar zuerst, wie wir meinen, juristische Vorlesungen, dann national-ökonomische. In diesen nun würden je nach Bedarf einzelne Spezialgebiete abzuhandeln sein, wie z. B. Betriebsrecht der Bahnen, Credit-Organisation, Bank- und Notenwesen, Versicherungsrecht, und andere. Sie würden frei sein; es existirt kein bestimmtes Programm für sie und keine bestimmte Stunde; sie enthalten, möchten wir sagen, das bewegliche Element neben dem festen, das in dem obigen gegeben ist. Es würde uns zu weit führen, hier auf Einzelnes einzugehen.

Der Zutritt zu allen Vorlesungen soll frei sein. Wir stimmen für Zahlung vom Collegiengeld, jedoch mit persönlichen Befreiungen. Ein Index soll sein, jedoch facultativ. Dabei soll jedoch die Inscription des Namens etc. eine obligatorische sein. Der Docent hat die Pflicht, den ihm vorgelegten Index zu bestätigen. Andere Rechte hat er nicht.

Die Docenten bilden gemeinschaftlich ein Collegium, zur Berathung für gemeinschaftliche Angelegenheiten bestimmt, namentlich zum Vorschlag für neue Lehrkräfte und zum Zulassungsbeschluss für Docenten. Eine Habilitation findet nicht statt. Ein neuer Docent ist nur für ein Semester verpflichtet.

Jeder Docent hat das Recht, Colloquien abzuhalten und den Erfolg zu bestätigen. Colloquien werden aber erst nach Schluss des

Semesters zugelassen. Gegenstand des Colloquium kann jeder, auch der einzelnte Gegenstand einer eigenen Vorlesung sein.

Für diejenigen, welche es wollen, werden auch A b g a n g s - p r ü f u n g e n eingerichtet, die theils in zwei unter Clausur zu machenden schriftlichen Arbeiten, theils in einer mündlichen Prüfung bestehen, jedesmal aus beiden Semestern oder Jahren. Jedoch werden zum Abgangszeugniss nur die zugelassen, welche den ganzen Cursus gehört haben.

Natürlich kann auch der Student der Universität sowohl den ganzen Cursus als einzelne Vorträge hören und sich daraus prüfen lassen.

Die Anwendung auf die Hauptgebiete — für uns namentlich auf das Eisenbahnwesen — ist dann Sache spezieller Erwägung.

Wir zweifeln nicht, dass eine solche Institution, die mit sehr geringen Mitteln begonnen werden könnte, Bedeutendes zu leisten im Stande wäre.

Aber wir geben jeden speziellen Vorschlag gern preis, wenn wir damit unsere wahre und eigentliche Absicht erreichen — dass die Berufenen ernstlich die Sache selbst in Erwägung ziehen und sie energisch zu Ende führen mögen!

WIEN, im April 1872.

Dr. L. v. Stein.

I. Zur Eisenbahnrechts-Bildung.

Centralblatt 1872 Nr. 8 ff.

1. Die Wiener Handelskammer und die Enquête.

Die Wiener Handelskammer hat fast gleichzeitig mit der Publikation des Enquête-Berichts eine Eingabe an das k. k. Handelsministerium gemacht, welche, ganz abgesehen von allen Einzelheiten, auf die wir später zurückkommen, unsere Auffassung bestätigt, die wir bereits ausgesprochen haben, dass die grosse, vom k. k. Handelsministerium eingeleitete öffentliche Vernehmung nicht eben der Abschluss eines wohlbekannten Kampfes zwischen Eisenbahnen und Handelskammern, sondern vielmehr nur ein grosser, durchgeführter, aber doch zu keinem genügenden Resultate führender Versuch war, ein festes und klares Verständniss zu Stande zu bringen.

Hält man die Eingabe neben den Bericht der Commission, so können auch wir nicht umhin, die in dem letzteren abgemachten Sätze für einen „Compromiss“ zu halten, wie es die Eingabe selbst sehr richtig bezeichnet. Wir sind allerdings weiter gekommen, allein da ein letztes Ziel noch nicht recht positiv ersichtlich ist, so kann man auch schwer bemessen, wie viel wir weiter gekommen sind.

Doch möge man sich wohl hüten, darin etwas für die Organe und Bemühungen beider Factoren gerade in Oesterreich besonderes zu sehen. Man ist im Grunde in Deutschland kein Haarbreit weiter, wie die Aufforderung des norddeutschen Reichstages vom 20. Mai 1869 an die Bundesregierung zeigt, dieselbe möge „bei der Revision des Handelsgesetzbuches darauf Bedacht nehmen, dass die Haftpflicht der Eisenbahnen der der übrigen Frachtführer (nach A. 390 ff. des H.-G.-B.) gleichgestellt werde, unter Ausschliessung aller Regulative, durch welche die Eisenbahnen Ausnahmen wieder einführen möchten.“ Allerdings ist daraus das bekannte Haftgesetz hervorgegangen, so wie das Bundesregulativ, das wir aufnehmen

sollen; aber Beides, obwohl mit grosser Umsicht und im Grunde mit viel gutem Willen verfasst, genügt offenbar nicht, denn die vorliegende Eingabe zeigt, dass man eigentlich im vorliegenden Princip noch viel weiter auseinander ist, als in den Einzelheiten. Eine Verständigung kann immer stattfinden, wo es sich um das Mass der gegenseitigen Ansprüche handelt; aber wo die Hauptsache selbst fraglich ist, da hilft eigentlich nicht einmal der gute Wille. Und wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir sagen, dass dies schliesslich der Punkt ist, auf welchem wir für den Augenblick stehen; die Eingabe der Handelskammer aber hat für uns die wichtige Bedeutung, ganz abgesehen von den Einzelheiten ihres Inhalts, gerade diese Hauptthatsache constatirt zu haben.

Wenn wir daher jetzt die Feder ergreifen, um in dieser so hochwichtigen Angelegenheit unmassgeblich unsere Meinung auszusprechen, so geschieht es nicht, um die Detailfragen zu erörtern, die sich schliesslich leicht erledigen, wenn die Hauptsache feststeht. Es kommt darauf an, für diese einen festen Standpunkt zu suchen.

Möge man es uns daher verstatten, unsere Grundlage hier darzulegen; die Forderungen, die sich daran knüpfen, sind dann, wie wir uns überzeugt halten müssen, nicht so schwer zu erledigen.

2. Handelsgesetzbuch und Eisenbahnrecht.

Wir glauben nämlich, dass man am einfachsten zum Einverständniss über diese Hauptsache kommt, um die es sich handelt, wenn man sich die Frage vorlegt, wie überhaupt die verschiedenen Staaten Europas dazu gekommen sind, ein eigenes Handelsgesetzbuch herauszugeben.

Die Frage ist im Grunde nicht so gar einfach. Wir wissen gar wohl, dass die europäischen Handelsgesetzbücher alle zusammen Nachbildungen des Code de Commerce sind; dass der Code de Commerce einem wirklichen Bedürfniss entsprach, und dass daher die Gesetzgebungen über das Handelsrecht eben die Befriedigung dieses Bedürfnisses enthalten. Das ist ganz richtig. Allein welches war denn dieses Bedürfniss? Besass man überhaupt noch kein bürgerliches Recht? Der Code Civil war ja so gut als gleichzeitig mit dem Code de Commerce gegeben; er enthält das bürgerliche Recht, also das Recht für alle Verhältnisse, welche im Code de Commerce

vorkommen, Personen, Sachen, Verträge, Haftung, Schadenersatz, Zahlung, Societät u. s. w. Wozu denn überhaupt noch ein Rechtsbuch für den Handel neben dem bürgerlichen Recht? Hatte man früher keinen Handel getrieben, oder hatte es keine Kaufleute gegeben? Und waren die früher mit dem bürgerlichen Recht ausgekommen, woher denn jetzt das Bedürfniss nach einem ganz neuen Recht neben demselben?

Offenbar — der Grund dafür lag nicht in der Natur dieses Rechts als solchem. Es war vielmehr kein Zweifel, dass das bisherige, das eigentliche bürgerliche Recht, denn doch keinen rechten Handel kannte, dass ihm der Begriff und das Wesen des „Geschäftes“ abging, dass viele andere Dinge gleichfalls nicht in seinem Bereich lagen, namentlich nicht der eigentliche Kern des neuen Handelsrechts, das Geschäftswesen mit seinen Rechtsbestimmungen. Die Begriffe der offenen, der stillen und der Actiengesellschaft waren der damaligen Rechtswelt neu; das Corpus Juris reichte nicht aus; das neunzehnte Jahrhundert hatte für die Personen und den Verkehr ganz neue Dinge geschaffen, die nun forderten ihr Recht so gut wie die alten; und so zeigte sich das, was der eigentliche Kern auch des neuen Code de Commerce sein sollte; es waren die neu entstandenen Lebensverhältnisse, welche sich mit unwiderstehlicher Gewalt ihr neues Recht bilden wollten. Der Code de Commerce und aus ihm hervorgegangen die übrigen Handelsgesetzbücher der europäischen Staaten, erschienen daher nicht eigentlich als eine Consequenz und Weiterentwicklung des Rechts und seiner Wissenschaft, sondern vielmehr als juristische Formulierung neuer selbstständiger Lebensverhältnisse. Das alte grosse Gesetz aller Gesetzesbildung vollzog sich wieder einmal in grossartiger Weise, dass nicht etwa das Recht das Leben, sondern dass umgekehrt das Leben das Recht erzeugt und entwickelt.

Nun wohl, man findet keine Schwierigkeit, das anzuerkennen. In der That erscheint das auch nicht als etwas so besonderes. Aber wenn dem so war, so musste denn doch die Frage entstehen, weshalb man für dieses Recht ein eigenes, neben dem Code Civil, dem bürgerlichen Gesetzbuch, dem Landrecht u. s. w. selbstständig hingestelltes Gesetz gebrauchte. Es lag offenbar so nahe, das neue Recht ganz einfach an das alte anzuschliessen, etwa als ein eigenes „Hauptstück“ oder ähnlich. Warum that man den das nicht?

Die einfache Antwort darauf lag ziemlich nahe. Warum hatte man denn von jeher z. B. das Strafgesetzbuch, oder die Prozessgesetzgebung, oder andere Dinge, wie Gemeindegesetze, Heimatsrecht u. s. w. von dem bürgerlichen Recht getrennt, und sie nicht auch ganz einfach als Theil des bürgerlichen Rechts betrachtet? Warum sah man es als einen Fortschritt an, dass diese Trennung im Laufe der Jahrhunderte sich hatte vollziehen können? — Weil man das richtige Gefühl hatte, dass das Rechtsprincip dieser Gebiete ein ganz anderes, wesentlich von dem des bürgerlichen Rechts verschiedenes sei, und dass daher eine Verbindung des wesentlich verschiedenen nur zu Widersprüchen und Verwirrung führen könne. Obwohl man sich wissenschaftlich darüber keine volle Rechenschaft ablegte, war die Sache selbst Niemanden zweifelhaft. Und als nun das Handelsgesetzbuch gegeben werden sollte, trat genau dasselbe Gefühl bei ihm in den Vordergrund; hier handelte es sich um kein bürgerliches Recht, sondern um ein wesentlich anderes Princip. Was aber war denn nun dies so wesentlich verschiedene Rechtsprincip? Lässt es sich mit wenig Worten sagen? Wenn es gelingt, so ist damit im Grunde auch der leitende Gedanke für das Handelsgesetzbuch charakterisirt. Wir wollen es versuchen.

Das ganze bürgerliche Recht beruht auf dem Gedanken, dass es durch den Willen der Einzelnen gebildet wird, auf die es sich bezieht. Das bürgerliche Recht ist das Recht des Privatverkehrs, der Verhältnisse, welche der freien Selbstbestimmung des einzelnen Individuums in seiner Beziehung zum andern Individuum unterliegen. Es ist die juristische Formulirung und Organisation des Einzel-Interesses. So wie dagegen das öffentliche Interesse mit seinen Forderungen hinzutritt, verliert das Privatinteresse seine Alleinherrschaft. Es entfaltet sich ein anderes Leben, mit demselben ein anderes Rechtssystem und mit diesem wieder ein eigenes Rechtssystem in allen seinen Theilen entwickelndes und formulirendes Gesetzbuch.

Dass dies für Strafrecht, Gemeinderecht, Staatsrecht der Fall ist, ist nicht zweifelhaft. Ist es aber auch der Fall im Handel? Ist es also auch der Fall im Handelsgesetzbuch? Und speciell gesprochen, um unserm Gegenstand nahe zu kommen, ist es auch der Fall für das Frachtgeschäft im Allgemeinen, und für das Eisenbahnfrachtgeschäft im Besonderen?

Man wird leicht erkennen, dass es durchaus nicht gleichgültig auch für die allerpraktischsten Fragen ist, ob man dies bejaht oder nicht.

Offenbar besteht die Gesammtheit von Erscheinungen, welche wir als „Handel“ bezeichnen, in Beziehung auf den obigen Unterschied des Einzel- und des allgemeinen Interesses aus zwei wesentlich verschiedenen Theilen. Den einen dieser Theile kann ich selbst beherrschen und bestimmen: es ist meine Sache, dabei für mich zu sorgen. Das ist namentlich der Fall bei dem Eingehen und Abschluss des Geschäftes in Zeit, Qualität, Quantität, Preis u. s. w. Allein der Handel unterscheidet sich von dem einfachen Verkehre dadurch, dass er ein zweites Gebiet hat, in welchem ich nicht mehr mit meiner eigenen Vorsicht ausreiche, und in welchem namentlich Bestimmungen gelten, welche auch ohne besonderen Vertrag für alle gemeinsame und gleiche Gültigkeit haben müssen, wenn aus dem privatrechtlichen Kauf und Verkauf ein handelsrechtliches „Geschäft“ werden soll. Dahin gehören die Bestimmungen über das Personenrecht des Handels im Handelsstande und das Gesellschaftsrecht; dahin gehören die Grundsätze über den Credit, seine Grundlage im Handelsgesetzbuche, seine Verwirklichung im Wechselrecht; dahin gehören endlich diejenigen Verhältnisse, welche das Analogon der Tradition im Privatrechte bilden, die Spedition und das Frachtgeschäft. Die hiefür geltenden rechtlichen Grundsätze können nicht von Fall zu Fall allein durch den Privatvertrag festgestellt werden, weil der Handel eben seiner Natur nach den Verkehr zwischen Personen enthält, die gar nicht im Stande sind, für jedes Geschäft einen eigenen Privatvertrag zu schliessen. Die Bedingung für den Handel ist daher das Aufstellen von rechtlichen Normen, welche auch ohne speciellen Vertrag objective Gültigkeit haben, ja in gewissen Fällen muss sogar, wie bei der Firma, der Procura, der Actiengesellschaft, der Privatvertrag ausgeschlossen sein, wenn der Handel sich entwickeln soll. Der Handel ist daher mit der einen Hälfte seines Gebietes allerdings Privatrecht, mit der anderen aber ist er ein Theil des öffentlichen Interesses, und sein Recht muss daher den Charakter des öffentlichen Rechts haben. Die Sammlung und Ordnung dieses Theiles des für den Verkehr und Handel speciell gültigen, nicht mehr nur bürgerlichen Rechts ist nun eben das Handelsrecht.

Das Handelsrecht unterscheidet sich daher vom bürgerlichen Recht, welches ganz — und vom Strafrecht — welches gar nicht

auf dem Willen der Contrahenten beruht, dadurch, dass es zum Theil aus diesem, zum Theil aus jenem Princip hervorgeht. Beide grossen Rechtsprincipien sind in ihm stets mit einander verbunden. Das ist sein specifischer Charakter.

Und jetzt entsteht die Frage, wie sich dazu nun das verhält, warum es sich für uns handelt, das Frachtgeschäft im Allgemeinen und das Eisenbahnfrachtgeschäft im Besonderen.

3. Frachtfuhr und Eisenbahn-Frachtbetrieb.

Als das Handelsgesetzbuch entstand, waren die Bahnen für den Handel noch von verhältnissmässig sehr geringer Bedeutung. Fast aller Frachten- und selbst Personenverkehr wird noch von den „Frachtgeschäften“ besorgt. Es war daher natürlich, dass das Wesen der Verfrachtung mit seinen natürlichen Verhältnissen bei weitem als Hauptsache im H.-G.-B. erschien; eben so natürlich trat das Eisenbahnfrachtgeschäft nur noch als ausnahmsweise Beförderung daneben auf. Das H.-G.-B. selbst legte seinen Bestimmungen über das Recht des Frachtgeschäfts daher auch die gewöhnliche Frachtfuhr zum Grunde; und wie in der Wirklichkeit schloss sich das Eisenbahn-Frachtgeschäft auch in einem Rechtsbuche für den Handel nur als eine besondere Ausnahme an die allgemeinen Bestimmungen über das Frachtgeschäft. Auf diese Weise sind im H.-G.-B. der erste und zweite Abschnitt des fünften Titels „Von dem Frachtgeschäft“ entstanden; der zweite „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere“ verhält sich zu dem ersten fast wie eine Anmerkung zum Text. Das darf nicht übersehen werden, wenn man das — wir müssen sagen ganz unvorbereitete und juristisch für das Eisenbahnwesen geradezu unmögliche Begehren — das Eisenbahnfrachtgeschäft mit dem gewöhnlichen gleichzustellen, richtig beurtheilen will.

Allmählig hat sich das obige Verhältniss bekanntlich gerade umgekehrt. Das Eisenbahnfrachtgeschäft ist so entschieden die Hauptsache, dass von einem Vergleiche kaum mehr die Rede sein kann. Es ist keine Ausnahme mehr und kann auch nicht mehr durch ein Ausnahmerecht erlediget werden. Es fordert unabweisbar seine eigene Rechtsbildung. Das ist anerkannt. Man ist sich einig, in diesem Sinne eine sogenannte „Revision“ des H.-G.-B. auch auf

diesen Punkt zu fordern. Würde es sich nun der Mühe lohnen, so würden wir hier speciell nachweisen, wesshalb man mit den Grundsätzen des allgemeinen Frachtgeschäfts für das Eisenbahnwesen in keiner Beziehung ausreicht. Zwei Worte mögen dafür genügen. Der Frachtführer ist nie verpflichtet, ein Frachtgut aufzunehmen, er ist nie verpflichtet, einen Tarif inne zu halten; er ist nie verpflichtet, allgemeine Lieferzeiten gleichmässig für alle Güter zu beobachten. Es wird wohl Niemandem einfallen, auf dieser Grundlage ein Eisenbahntransportrecht aufzubauen. Allein entscheidend ist die Frage, worin sich principiell beide Gruppen des Frachtrechts unterscheiden.

Die Antwort darauf ist an sich einfach, in ihren Consequenzen aber weittragend.

Das Frachtfuhrgeschäft besteht aus lauter einzelnen als ganz selbständig gedachten Verträgen und Leistungen. Bei ihnen muss daher jeder Einzelne sich wohl überlegen, ob er einen solchen Vertrag eingehen will und kann, und welche Bedingungen er dafür zu fordern und zu bewilligen im Stande ist. Von irgend einer Verpflichtung, Güter zu befördern, hinreichende Transportmittel zu haben, feste Taxen anzuerkennen, allgemeine Lieferzeiten zu halten, ist keine Rede. Dennoch ist es in der Frachtfuhr nicht immer möglich, alle Verhältnisse vorher zu bestimmen, selten möglich, den für die Haftung nothwendigen Beweis zu führen. Hier muss daher das öffentliche Recht dem Privatrecht aushelfen. Der Frachtvertrag ist daher an und für sich ein durchaus freies Geschäft, allein das Handelsgesetzbuch tritt ein als Complement, wenn etwas in diesem Frachtvertrag nicht ausgemacht ist.

Geradezu umgekehrt ist die Natur der Eisenbahnfracht. Will man nicht nutzlose Disputationen halten, so wird man zugestehen, dass bei dem Frachtverkehr der Eisenbahnen in der That kein einzelner Vertrag zum Grunde liegt und die Verfrachtung grundsätzlich nicht als ein einzelnes Geschäft auftritt, bei dem jeder Einzelne erst eine umständliche Verhandlung eingeht und sich selber seine persönlichen individuellen Bedingungen setzt. Die Natur der Eisenbahnfracht macht das geradezu unmöglich; es ist nutzlos, das erst im einzelnen nachzuweisen. Die Basis der letzteren ist daher rechtlich auch eine ganz andere. Anstatt des Einzelvertrages stellt die Bahn ihr allgemein gültiges Frachtreglement auf, das einen wesentlichen Theil des Betriebsreglements bildet. Sie muss

fordern, dass die Uebergabe der Fracht eine vollständige Annahme, dieses Reglements von Seiten der Verfrachtenden enthalte; er unterwirft sich mit der Uebergabe des Gutes allen Bedingungen, welche das Reglement enthält, es kann von einem Contrahiren in Beziehung auf ein einzelnes Gut gar keine Rede sein; es wäre Unverstand, das zu verlangen; man würde es einfach nicht befolgen können. Die unzweifelhafte Natur der Dinge bringt es mit sich, dass der Verfrachter sich somit allen Bedingungen, welche die Bahn setzt, unbedingt unterwerfen muss. Er ist freilich nicht formell gezwungen, mit der Bahn zu verfrachten; thut er es aber, so muss er es so thun, wie die Bahn will. Ihre Frachtreglements sind seine privatrechtlichen Bedingungen. Das ist der erste wesentliche Unterschied zwischen Frachtführer und Eisenbahn.

Nun wäre das einfach, wenn der Verfrachter freie Wahl hätte. Er hat sie nicht. Es ist überflüssig nachzuweisen, warum er mit der Bahn verfrachten muss. Er ist daher gezwungen, die Reglements der Bahn ohne alle weitere Verhandlung als den für ihn gültigen Frachtcontract anzunehmen. Das ist durchaus unverkennbar. Dies Verhältniss ist es, das man wohl als das „Monopol der Bahnen“ bezeichnet. Es ist zunächst unabweisbar gewiss, dass zwar nicht rechtlich, wohl aber wirthschaftlich das Monopol in diesem Sinne existirt. Nicht die Menschen und ihre Interessen, sondern die Natur der Dinge hat es erzeugt, und wird es ewig neu erzeugen. Darüber wird man leicht einig sein.

Da nun aber der Güterverkehr eben in dieser Gesammtheit, in welcher die Bahnen ihn aufnehmen, selbst wieder nicht bloss Sache des Einzel-Interesse ist, sondern vielmehr als eine der wichtigsten volkswirthschaftlichen Angelegenheiten auftritt, so ergibt sich, dass jenes durch das Frachtenreglement juristisch geordnete Recht der Bahnen formell die Herrschaft über den Güterverkehr enthält. Möge man sagen, was man will, das ist nicht zu leugnen. Der Güterverkehr ist aber wie gesagt eine Angelegenheit des höchsten allgemeinen Interessess. Das allgemeine Interesse erscheint daher hier formell und juristisch dem Willen und den Interessen der Bahnen unterworfen.

Das nun aber tritt unter Umständen mit der Natur jedes höheren Interesses in Widerspruch. Es muss und wird ein Kampf entstehen. Dieser Kampf hat zum Inhalt, die Bedingungen der Verfrachtung nicht von dem einseitigen Interesse der Bahnen

allein, sondern im Sinne des öffentlichen Interesses ordnen zu lassen. Da nun der Frachtvertrag auf Grundlage des Rechts der Bahnen das Betriebs- und Frachtenreglement bildet, so entsteht die Forderung, dass dies Reglement nicht wie der Vertrag des Frachtführers von der Bahn einseitig bestimmt werden dürfe, sondern dass sein Inhalt den Charakter einer öffentlich rechtlichen Bestimmung annehme. Diese öffentlich-rechtliche Bestimmung des Reglements ist daher etwas ganz anderes als die Bestimmung des H.-G.-B. über die Frachtfuhr; das Reglement ist nicht in subsidium des Vertrages gegeben, wo derselbe nicht ausreicht, sondern es ist der Vertrag selbst, der mit seinem öffentlichen Recht an die Stelle des Privatvertrages tritt.

Das ist der Unterschied zwischen Eisenbahnfracht und Frachtführerrecht, auf sein letztes Princip zurückgeführt.

4. Die drei Factoren der Bildung des Eisenbahnfracht-Rechts und der Charakter des gegenwärtigen Streites zwischen Bahnwesen und Handel.

Auf diese Weise nur gelangen wir zu der Grundlage für den Unterschied der beiden Abschnitte des Tit. V im H.-G.-B. und zu der Erkenntniss, dass der ganze Standpunkt des letzteren ein falscher ist. In der That handelt es sich dabei nicht um Regel und Ausnahmen, sondern um zwei wesentlich verschiedene Dinge. Das Frachtführerrecht ist ein Privatrecht, für welches das H.-G.-B. ein subsidäres, die Mängel des Vertrages ersetzendes Recht bildet, das Frachtrecht der Eisenbahnen ist ein öffentliches Recht, das den Privatvertrag ersetzt, in den meisten Fällen ganz überflüssig macht, und die privatrechtlichen Ansprüche erzeugt und begränzt.

Steht das nun fest, so scheint damit auch die ganze Frage erledigt. Ist das Reglement ein öffentliches Recht für das öffentliche Interesse des Güterverkehrs — nun gut, so möge es denn auch einfach jede eigne Bestimmung der Bahnen überhaupt ersetzen, und wie jedes andere öffentliche Recht im ausschliesslichen Interesse seines speciellen Gegenstandes, des Massenverkehrs der Güter, von der gesetzgebenden und vollziehenden Gewalt bestimmt werden. Denn sind die Bahnen nichts als Diener dieses öffentlichen Interesses — wie jede andere öffentliche Anstalt, wie ein Amt —

so ist es klar, dass sie sich den Forderungen des ersteren einfach zu unterwerfen haben, und dass das Recht der einzelnen gegen die Bahn nicht mehr ein Privatrecht, sondern ein Verwaltungsrecht ist, wie das Recht auf Haftung eines Amtes, oder der Verwaltung für ihre Functionen überhaupt. Diese Consequenz scheint eine unabweisbare.

Allein — und wir brauchen das kaum zu betonen — die Bahnen sind eben nicht bloß öffentliche Anstalten. Sie sind zugleich und eben so sehr ein Unternehmen. Allerdings erscheinen die Functionen der Bahnen als Functionen des öffentlichen Verkehrslebens, was bei der Frachtfuhr niemals der Fall gewesen ist und niemals werden kann; aber in ihrem wirthschaftlichen Princip sind sie vor allem ein Geschäft. Sie sind das nicht bloß factisch, sondern sie sind es auch rechtlich. Sie sind ein selbstständiges Capital in ihren Actien, sie sind ein selbstständiges wirthschaftliches Unternehmen in ihrer Firma, sie sind ein Geschäft in ihrem Verkehr und Verkehrsrechten, und als solches ohne allen Zweifel öffentlich rechtlich anerkannt. Ihre Concession und ihre Statuten enthalten unbestritten diese ihre geschäftliche und damit ihre privatrechtliche Selbständigkeit und von diesem Standpunkte sind sie vollständig berechtigt, ihre Frachtreglements ganz nach ihrem Ermessen, so weit die Statuten nicht damit in Widerspruch sind, zu erlassen, und darnach vorzugehen. Es ist wohl nicht füglich möglich, dies zu bestreiten.

Fasst man nun beide Gesichtspunkte, wie wir sie charakterisirt, zusammen, jeden mit seiner innern Berechtigung, so wird man schliesslich zugeben, dass die Bahnen, im wesentlichen Unterschiede von den Frachtführern, einen doppelten Charakter haben. Sie sind stets zugleich öffentliche Anstalten und private Unternehmungen. Diesen Doppelcharakter haben sie von Anfang an gehabt. Es ist möglich und vielleicht — aber noch keineswegs gewiss — wünschenswerth, dass sie einmal des privaten Charakters entkleidet und wie Strassen und Wege rein öffentliche Anstalten werden. Es ist hier nicht der Ort, diese Frage zu untersuchen. Aber vor der Hand und fast auf ein Jahrhundert hinaus sind sie keine blossen Verwaltungsanstalten; sie sind neben ihrer öffentlichen Stellung auch Privatunternehmungen.

Ist das gewiss, so ist es einleuchtend, dass damit auch zwei wesentlich verschiedene Gesichtspunkte für die Bildung des Eisen-

bahnfrachtrechts zusammenwirken, die sich gegenseitig zu bekämpfen scheinen, der des öffentlichen und der des Privat-Interesses. Wir wollen den eigenthümlichen Gegensatz, der sich hier entwickelt, näher charakterisiren, um mit dem Princip, das ihn auflöst, auch das Princip für die Rechtsbildung zu finden.

Wir glauben dies mit einem Satze thun zu können, und müssen uns darauf beschränken, ihn in seiner ganzen Einfachheit hinzustellen. Die Begründung desselben dürfen wir, in Hinblick auf das Frühere, wohl als gegeben annehmen.

Die Functionen der Eisenbahnen überhaupt, namentlich auch die Thätigkeit derselben im Frachtgeschäft sind öffentliche Functionen, da sich der Einzelne wie der Handel im Ganzen denselben wirthschaftlich nicht entziehen, und doch einen ausreichenden Einzelvertrag über denselben nicht schliessen kann; aber diese Functionen werden um eines geschäftlichen Ertrages willen übernommen und ausgeführt. Die Functionen — die Formen und Ordnungen der praktischen Thätigkeit der Bahnen — stehen daher ihrer Natur nach unter dem öffentlichen Recht; das Gesetz schreibt die Grundsätze dafür vor in den gesetzlichen Bahnbetriebs-Reglements, und die Verwaltung führt über dieselbe die Oberaufsicht. Allein die Frage, wie die Bahnen aus dieser Function, dem Betriebe, einen Ertrag ziehen wollen, ist dagegen ihre Sache; damit hat das öffentliche Recht auf den ersten Blick nichts zu thun, wenn nur der Betrieb in seiner vorgeschriebenen Ordnung vor sich geht. Die Eisenbahngesellschaft hat für das erstere zu sorgen und sich den zweiten dabei selbst zu verschaffen; sie gehören in diesem Sinne, ähnlich wie die Banken und andere, zu den Verwaltungs-Vereinen. (S. Stein, Vereinswesen.)

Auf diese Weise bilden sich nun die zwei ersten Factoren des Frachtführerrechts der Eisenbahnen sehr einfach heraus; der erste erzeugt das öffentliche Recht des Betriebes, der zweite die finanzielle oder allgemeiner die wirthschaftliche Verwaltung desselben. Und die ganze Frage wäre damit sehr einfach erledigt, wenn nicht ein dritter Factor hinzuträte, in welchem zuerst allerdings die Schwierigkeit, dann aber schliesslich auch die Lösung des Gegensatzes liegt.

In der That nämlich ist jener Ertrag, auf den die Bahnen als Unternehmung ein Recht haben, so innig mit den Functionen, die sie auszuführen gezwungen sind, verbunden, dass derselbe

wesentlich von den Vorschriften abhängt, welche über diese Functionen aufgestellt werden, so sehr, dass es möglich ist, den ersteren durch die letzteren geradezu zu vernichten. Der Regel nach nun werden die Bestimmungen über die Function oder den Betrieb der Bahnen, wie es ihre öffentlich-rechtliche Natur mit sich bringt, dabei auf die Ertragsfähigkeit gar keine oder sehr geringe Rücksicht nehmen. Das Wesen des Handels und seiner Bedürfnisse aber bringt es mit sich, dass solche Bestimmungen, indem sie die Ertragsfähigkeit der Bahnunternehmung beschränken, zu einem Vortheil für diejenigen werden, welche die Bahn benützen. Dadurch entsteht nun die Thatsache, welche ihrerseits zunächst allerdings in der Natur der Verhältnisse überhaupt liegt, dann aber speciell die Gegensätze unserer Zeit auf diesem Gebiete beherrscht. Das Interesse des Verkehrtreibenden — des Handels — setzt sich als das eigentlich öffentliche Interesse, betrachtet das Bahnunternehmen als sein Organ, und gelangt so folgerichtig zu dem Grundsatz, dass das Recht der Bahngesellschaft auf einen möglichst hohen Ertrag vermöge ihres Betriebes sich dem Interesse an der möglichst raschen und billigen Beförderung unbedingt unterordnen, und dass daher nicht bloss die Betriebs- sondern auch die Ertragsverhältnisse der Bahnen ausschliesslich zum öffentlichen Recht, durch öffentliche Bestimmungen geregelt und unter öffentlicher Aufsicht durchgeführt werden solle.

So wie dieser Factor nun in die Bildung des Eisenbahnrechts eintritt, droht dieselbe stets ihr Gleichgewicht zu verlieren. Denn so lange derselbe nicht vorwiegt, ist die gesuchte Grenze zwischen dem Eingreifen der Verwaltung und der Selbstbestimmung der Eisenbahnen in die Natur der Sache gelegt, und regelt sich daher, wenn auch oft nach einigen Schwankungen, von selber durch ihre eigene Natur. So bald aber die Forderung der Interessen der im Handel beschäftigten Capitalien an die im Bahnwesen angelegten den Charakter und das Recht des öffentlichen Interesses ausschliesslich oder vorzugsweise in Anspruch nehmen will, fühlt sich das Bahnwesen in seinem Lebensprincip dem Ertrage seiner Unternehmung ernstlich gefährdet; denn jene Grenze zwischen den beiden Rechtsgebieten beruht dann nicht mehr auf der Natur der ersten beiden Factoren, sondern auf dem Interesse des dritten Factors. Und jetzt beginnt jener eigenthümliche Kampf, der im H.-G.-B. gar keinen Platz und kein Verständniss findet, und der

mit der Entwicklung des Bahnwesens einerseits und des Handels andererseits immer bedeutsamer wird. Es ist vom höchsten Interesse, demselben zuzuschauen, aber von gleich hoher Wichtigkeit seinen Inhalt zu formuliren. Der Handel glaubt, dass seine Ertragsfähigkeit gefördert werde, indem er ihr die Ertragsfähigkeit der Bahnen zum Opfer bringt; er fordert Leistungen als zu Recht bestehend, für welche die Bahnen sich nicht rechtlich verpflichtet halten; er will, dass die Betriebsreglements den Ertrag der Bahnunternehmung nur so weit berücksichtigen sollen, als es sein Interesse zulässt; er kommt zu dem Satze, dass die Bahnunternehmung sich dem nicht zu opponiren habe, weil Jeder sich dem allgemeinen Interesse unterwerfen müsse, auch da, wo es sich um seinen Privatvorteil handelt, während sich die Bahnen theils auf ihre Concessionen, theils auf ihre geschäftliche Natur berufen, und, abgesehen von technischen Fragen, die Wahrscheinlichkeit einer angemessenen Verzinsung ihrer Unternehmung als die vernünftige, jedem Geschäftsmann verständliche Grenze ihrer Zugeständnisse gegenüber den Anforderungen des Handels aufstellen. Eine Zeitlang wogte dieser Kampf in unbestimmten Formen hin und her, und die Jurisprudenz erwies sich als vollständig unfähig, ihn zur Entscheidung zu bringen. Die Regierungen halfen im Einzelnen, liessen aber die Hauptsache unberührt; das Publikum folgt seinem Interesse, und stimmt den Forderungen des Handels zu, oder erbittert sich über das „Monopol“ ohne recht zu wissen, was es in diesem Falle bedeutet. Aus dem allgemeinen Reden und Streiten aber entwickelt sich allmählig eine festere Gestalt der Forderungen des Handels; derselbe formulirt, was er will, er stellt ganz bestimmte Sätze auf, die er durch das gesetzliche Betriebsreglement neben den unbestrittenen, polizeilichen Vorschriften desselben zur Geltung bringen will; mit diesen greift er seinerseits mitten in den Geschäftsbetrieb der Bahnen hinein, verlangend, dass der letztere sich in erster Reihe nach ihnen richten und seine Privatrechte im Namen des öffentlichen Rechts für das öffentliche Interesse aufgeben, eventuell sich einer speciell darauf gerichteten Gesetzgebung unterwerfen solle. Jetzt werden die Bahnen, die sich um die abstracte Discussion der ersten Periode wenig gekümmert haben, ihrerseits gezwungen, mit positiven Erklärungen auf dem Schauplatze zu erscheinen. Auch sie sind jetzt gezwungen, zu wissen, was sie zugeben wollen und können. Die Verwaltung ihrerseits, beide Theile

mit gleichem Masse messend, versucht eine Verständigung. Man beruft die Enquêtes, ordnet öffentliche Vernehmungen an, hört beide Theile. Die Publicationen erfolgen; aber ein Friede ist nicht gefunden. Der allgemeine Gegensatz hat sich nur zu bestimmten Postulaten zugespitzt; ein *modus vivendi* wird vereinbart; aber unter der Asche glimmt die Gluth fort und die Kräfte und Interessen stehen sich nach wie vor unversöhnt und nur oft unverstanden gegenüber.

Dies ist, wie uns scheint, der gegenwärtige Zustand, und wir glauben uns kaum zu irren, wenn wir meinen, dass gerade die grosse Wiener Vernehmung ihn zum klarsten Ausdruck gebracht hat. Der Generalbericht, wie wir ihn in unserem Blatte veröffentlicht haben, ist das vorläufige Abkommen zwischen beiden Factoren; die Eingabe der Wiener Handelskammer ist das zweite Aufgebot, das wenig auf dauernden Frieden deutet; in dem Streite der beiden Mächte ist, wie immer, das Suchen nach einem allgemeinen Standpunkt verloren gegangen; die bestimmten Forderungen sind es, um die es sich handelt, und gerade damit ist die Aufgabe der entscheidenden Stelle der Gesetzgebung eine doppelt schwierige geworden.

Unter diesen Umständen wird es sich denn doch vielleicht der Mühe lohnen, durch die Wissenschaft die dauernde Grundlage für die Entscheidung in dieser Frage zu finden. Darüber wird man sich, denken wir, leicht einig sein, dass es sich dabei zunächst nicht um diese oder jene einzelne Frage, Tarif, Haftung u. s. w. handelt, denn in der That ist gerade über diese der Streit endlos, wenn man nicht als Anfangs- und Ausgangspunkt ein festes Princip setzt. Und wir halten die Sache selbst trotz ihrer theoretischen Form für so hoch bedeutend für die ganze Rechtsbildung, wir möchten sagen, für die juristische Zukunft des Eisenbahnwesens, dass wir keinen Anstand nehmen, unsere Ansicht in unserem Organe niederzulegen, obgleich sie mehr Raum fordern dürfte, als wir sonst zur Verfügung stellen können.

Will man demgemäss auf die Sache selbst eingehen, so muss man, unserer Auffassung nach, unterscheiden zwischen dem, was wir als das Ergebniss des ersten Factors, des zweiten und des Eintretens des dritten auch im Rechtsleben zu bezeichnen haben.

Der erste Factor nämlich umfasst darnach alles was die Stellung der Bahnen im öffentlichen Verkehr betrifft; der zweite, das

als reines Geschäft gedachte Gebiet der Thätigkeit der Bahnen, der dritte das, was das Interesse des Handels von dem letztern fordert. Wenn man nun zur leichteren Uebersicht diese wesentlich verschiedenen Grundverhältnisse aller Bahnen mit einem entsprechenden Worte bezeichnen will, so werden wir das erste den Dienst und das zweite den Verkehr der Bahnen nennen. Und indem nun jedes von beiden sein eignes Recht bildet, wird man im Eisenbahnrecht wesentlich zu unterscheiden haben zwischen dem Gebiete des Dienstrechts und dem des Verkehrsrechts des Bahnwesens.

Das letztere ist es nun, um welches es sich im Besonderen handelt. Für dasselbe wird es darauf ankommen, das Princip selbst aufzustellen; und hier wird man mit gutem Recht das juristische Princip von dem volkswirtschaftlichen zu trennen und beides selbstständig zu behandeln haben.

Dann aber wird es sich darum handeln, die Anwendungen dieses Principis im Einzelnen zu beobachten. Wir verstehen unter diesen Anwendungen eben die obigen Forderungen und streitigen Punkte, welche der Handel dem Bahnwesen in specieller Beziehung auf seine Transportleistungen vom wirtschaftlichen Standpunkt entgegenstellt.

Diese speciellen Forderungen beziehen sich im Wesentlichen auf das Recht der Tarife, auf die Haftung, in Beziehung auf Lieferungszeit und Güter, also auf das Recht des Schadenersatzes und auf die Betriebsmittel; ein selbstständiges Gebiet bildet daneben die Frage nach dem Bahngericht.

Unserer Auffassung nach wird nun das, worum es sich dabei handelt, vor allem eben der streng juristische Standpunkt sein. Erst wenn dieser feststeht, kann man von demjenigen reden, was wir die Politik der Eisenbahngesetzgebung nennen. Und wir glauben zu dieser Arbeit um so mehr berechtigt zu sein, als in der deutschen Literatur ähnliche Versuche unseres Wissens fehlen, während wir der allgemeinen Exposés über volkswirtschaftliches Wesen und civilisatorische Bedeutung der Eisenbahnen uns hinreichend erfreuen.

5. Die Prinzipien des Frachtrechts der Bahnen.

Es scheint uns demnach, gegenüber der gegenwärtigen Lage des Streites und der Anforderungen, welche an die Bahnen gestellt werden, durchaus nicht überflüssig, vor allem noch einmal zu

constatiren, dass es sich dabei zuerst und in ganz entscheidender Weise um ein bestehendes Rechtsverhältniss handelt, und dass man daher vor allem den Rechtsstandpunkt aufstellen muss, ehe man sich auf Weiteres einlässt. Es ist nun einmal so und muss so sein, dass man, will man eigne Ansprüche geachtet wissen, damit zu beginnen hat, das Recht anderer zu achten. Das Recht aber ist nun einmal gleichgiltig gegen die Opportunität; ja es ist ihm gleichgiltig, ob der Staat oder ein Interesse Einzelner mit ihm in Widerspruch tritt, und darum muss es die erste Aufgabe der Rechtsbildung des Eisenbahnwesens sein, die feste Rechtsbasis zu gewinnen und ein klares Rechtsbewusstsein an die Stelle der verschwommenen Dialectik zu setzen, die ihm entgegentritt.

In der That ist es nämlich ebenso bekannt als leicht erklärlich, dass man bei der ausserordentlichen Bedeutung der Bahnen für die volkswirtschaftlichen Zustände aller Völker bisher den Schwerpunkt aller Untersuchungen und Besprechungen auf den national-ökonomischen Standpunkt gelegt hat. Das hat allerdings eine Menge grosser und guter Folgen gehabt, und gewiss ist Niemand weniger berufen als wir, dieser Auffassung ihre volle Berechtigung zu bestreiten. Allein schliesslich sind und bleiben die Bahnen doch Unternehmungen und ihr Verkehr ist und bleibt ein Geschäft. Und was neben der kaufmännischen Geschicklichkeit ein Geschäft vor allem braucht, das ist ein strenges und durchgebildetes Rechtsgefühl. Und gerade dies ist gegenüber der Macht und dem Glanze der wirtschaftlichen Anforderungen unleugbar eben in den Hintergrund gedrängt. Seine Vertretung ist es, die wir hier übernehmen.

Scheiden wir nun das öffentliche Betriebsrecht der Bahnen, das in den Gesetzconcessionen, Polizeivorschriften und Fahrordnungen gegeben ist, von dem Privatverkehrsrecht derselben, wie erwähnt, als das Dienst- und Verkehrsrecht, so beruht das formelle und ganz unzweifelhafte Recht der Bahnen für ihren (geschäftlichen) Verkehr, für ihren Frachtenbetrieb auf Folgendem:

Die Bahnen sind Verwaltungsvereine. Für sie wie für alle Verwaltungsvereine gilt der Grundsatz, dass sie ihre wirtschaftlichen Ordnungen und Geschäfte frei betreiben können, wie sie es in ihrem Interesse finden, ohne dass Gesetzgebung und Verwaltung irgend eine Berechtigung hätten, in diese Thätigkeit hinein-

zugreifen. Die Bahnen haben sich solchen Bestimmungen rechtlich eben so wenig zu unterwerfen, wie z. B. eine Bank mit ihrem Discont- oder Lombardgeschäft. Dieser Grundsatz leidet eine Ausnahme nur in so weit, als in der Concession bestimmte und ausdrückliche Vorschriften gegeben sind, hier speciell über den Maximaltarif. Bis zur Grenze des Maximaltarifes ist kein juristischer Grundsatz denkbar, vermöge dessen eine Bahn rechtlich gezwungen werden könnte, irgend eine Disposition vorzunehmen. Wenn das mit den öffentlichen Interessen in Widerstreit kommen sollte, so geht das — vom formellen juristischen Standpunkt aus — die Bahn gar nichts an; es war Sache der Concession, beziehungsweise der concessionirenden Gewalt, sich vorzusehen. Es ist ganz unmöglich, dieses erste Princip umzustossen.

Ergibt es sich nun später, dass diese unzweifelhafte juristische Freiheit der Bahn wirklich mit den höheren wirthschaftlichen Interessen in directen Widerspruch tritt, so folgt daraus nicht, dass Gesetzgebung oder Verwaltung ein Recht hätten, dies ohne Weiteres zu ändern, und das *jus quaesitum* der Bahnen durch Tarifgesetze oder Verordnungen zu modificiren, eben so wenig, wie dieselben ein anderes Privatrecht ohne Weiteres im öffentlichen Interesse aufheben können. Sondern hier hat die Verwaltung nur einen Weg, und so lange es noch Achtung vor dem bestehenden Recht gibt, wird man diesen Weg in seiner vollen Berechtigung anerkennen für die Bahnen so gut wie man es für jeden Einzelnen jeden Tag thut. Will die Verwaltung das Recht der Bahnen ändern, so muss sie dasselbe expropriiren. Wo die Concessionen sich nicht vorsehen haben, müssen dieselben Grundsätze auf die Aufhebung des Rechts betreffs der Tarife gelten, welche die Bahnen gegenüber dem Einzelnen zu befolgen haben, wenn sie auf freiem Grunde bauen wollen.

Allerdings ist Beides unter Umständen ein grosser Uebelstand; allein daraus folgt noch nicht, dass man das *jus quaesitum* der Bahnen anders behandeln könne, als jedes andere Privatrecht. Die nächste praktische Consequenz ist davon die, dass man für die Zukunft ein vernünftiges Concessionsgesetz haben solle, welches der Verwaltung in bestimmten Fällen das Eingreifen möglich macht. Aber die Aufstellung eines solchen ist wieder nicht Sache der Bahnen, sondern Sache der Gesetzgebung. Gesetzt aber, ein solches Gesetz würde gegeben, so könnte es nach allen juristischen

Grundsätzen keine rückwirkende Gewalt haben. Für die bereits bewilligten Bahnen gibt es nur das alte Concessionsgesetz. Die Bahnen sagen sich, und zudem mit gutem Recht, dass die Regierung seiner Zeit froh gewesen, zu den Bedingungen des alten Concessionsgesetzes Bahnen zu bekommen; wäre es nun nicht unerhört, nachdem die Bahnen auf Grundlage desselben gebaut sind, nachträglich, wenn es ihnen gut geht, dies Recht in Frage stellen zu wollen? — Hier ist juristisch durchaus nichts zweifelhaft.

Eben so unzweifelhaft ist es, dass das Garantiesystem an diesem Rechtsverhältniss absolut nichts ändert.

Die Jurisprudenz der Eisenbahnen hat mithin die erste Aufgabe, dieses Princip des Bahnrechts durch die einzelnen von uns erwähnten Fragen hindurch zu führen. Wir werden einen kleinen Versuch in dieser Richtung machen. Erst dann kann man von einer wissenschaftlichen Abhandlung des Eisenbahnfrachtrechts reden, wenn man untersucht, wie sich dies strenge Rechtsprincip zu Tarif, Haftung und Betriebsmitteln verhält. Einer solchen Untersuchung und Behandlung entbehren wir noch gänzlich.

Dies nun ist unserer Ansicht nach, der streng juristische Standpunkt für das Bahnrecht. Und jetzt erst kann man weiter gehen.

Die volle Härte dieser an sich unumstösslichen Sätze aber mindert sich fast von selbst, in dem zu der juristischen Grundlage die wirthschaftliche hinzutritt. Die Hülfe gegen diese Jurisprudenz liegt nicht in der Jurisprudenz oder in der Gesetzgebung, sondern im Interesse. Wenn je, so ist es hier ein Punkt, wo die Harmonie der Interessen in so deutlichen Ziffern spricht, dass auch die grösste Einseitigkeit sich derselben nicht entziehen kann.

Brauchen wir das weiter im Allgemeinen zu motiviren? Wir glauben kaum. Es ist kein Zweifel, dass, wenn die Bahnen von ihrem strengen Recht Gebrauch machen wollten, sie selbst eben so viel darunter leiden würden, als Handel und Industrie. Das grosse leitende Princip dabei ist der bekannte Satz, dass die Frachten sich vermehren, je billiger der Tarif und je leichter und sicherer die Beförderung ist, dass aber die Vermehrung der Frachten durch die Verminderung des Regiepercents eben so viel zur Hebung der Erträge beiträgt, als die Steigerung der Mehreinnahme. Nicht das formelle Recht daher, sondern das wohlverstandene Interesse der Bahnen ist der grosse und beständig wirkende Factor, durch den das wirthschaftliche Moment in der Betriebsordnung zu regeln

ist und sich auch wirklich regelt; der Handel und die Industrie haben sehr Unrecht, beständig auf das Recht zu pochen, und nirgends in der Welt entsteht leichter ein gegenseitiges Verständniss und wohlwollende Verhandlung als da, wo man anfangen kann zu rechnen, statt zu befehlen oder gar sich Vorwürfe zu machen. Und wir freuen uns, constatiren zu können, dass, wenn das Ziel auch noch nicht ganz nahe, der richtige Weg doch schon gefunden ist. In diesem Sinne haben wir die Enquête so gerne begrüsst; denn man hält keine Enquête, wo es sich um Rechte, sondern wo es sich um Interessen handelt. Und hier die Versöhnung zu suchen, wird stets die Aufgabe aller Verständigen sein. Eine Rechtsbildung, deren Grundlage ein wohlverstandenes Urtheil über das gegenseitige Interesse ist, verspricht nicht bloss feste Dauer, sondern auch gedeihlichen Fortschritt.

Stehen nun diese Punkte fest, so wird es nicht schwer, von ihnen aus zu einer festen Basis für die von uns angeregten speciellen Streitfragen zwischen Bahnen und Handelsstand zu gelangen, und vielleicht dass unsere Leser uns gestatten, dieselben nunmehr in diesem Sinne einzeln zu beleuchten.

6. Das Reglement der Bahnen. Das Dienstreglement und das Verkehrsreglement und ihr Recht.

Alles nämlich, was wir bisher gesagt haben, ist allerdings nur noch allgemeines Princip und juristische Theorie. In das practische Leben tritt dasselbe erst auf dem Punkte ein, wo die Bahn ihr Recht im wirklichen Verkehr wirklich benutzt und zum Ausdruck bringt. Dieser Punkt ist das Reglement.

Was ein Reglement ist, hat man unseres Wissens noch nie gefragt. Dennoch kann man nie zum positiven Bahnrecht kommen, ohne sich über die Natur desselben einig zu sein.

Das Reglement enthält die Bestimmungen — den Willen — der Bahn für alle ihre einzelnen Thätigkeiten, in denen sie mit der Gesammtheit des Verkehrslebens in Berührung tritt. Das Reglement setzt daher, um gültig zu sein, voraus, dass die Bahn ein Recht auf die Feststellung der einzelnen Punkte seines Inhalts habe. Bei dem Reglement erst wird es daher fraglich, wie weit das Recht der Bahnen überhaupt gehe — also ob der im Reglement ausgesprochene einseitige Wille der Bahnen auch wirklich, und wie

weit er für dritte Recht bilde. Die Grundlage aller positiven Eisenbahnrechtsbildung ist daher neben dem Gesetz, so weit ein solches reicht, unzweifelhaft das Reglement.

Hier beginnt nun eine Reihe rechtswissenschaftlicher Untersuchungen, die wir nicht verfolgen können. Für unseren Zweck wird es genügen, die Resultate festzustellen.

Das Reglement im weitesten Sinne umfasst alle Kundgebungen des Willens der Bahnen in Beziehung auf ihre Verkehrsthätigkeit. Wie diese selbst aber einen doppelten Inhalt hat, so gibt es auch zwei grosse Hauptarten des Reglements, das Dienstreglement und das Verkehrsreglement. Die entscheidende Wichtigkeit dieser Unterscheidung beruht nur darauf, dass jede dieser Arten ihr eignes Recht hat.

Das Dienstreglement zuerst umfasst alle Functionen der Bahn, insofern dieselben die Ausführung der formellen Aufgaben der Bahnen als Organ des gesammten Verkehrslebens enthalten. Die Dienstreglements zerfallen wieder in drei Hauptabtheilungen. Die erste ist das Bahnreglement, welches die polizeiliche Ordnung und Sicherheit sowohl des Bahnkörpers als der übrigen Betriebsmittel bestimmt. Die zweite ist die Fahrordnung; sie bedarf keiner Erklärung. Die dritte umfasst das ganze Gebiet der Betriebsinstructionen. Bei diesen muss man, um des Rechtsstandpunktes willen, wieder unterscheiden zwischen den Instructionen für die innere Verwaltung, die sich auf die Functionen der Verwaltungsorgane im inneren Dienste beziehen und die Aufgaben der einzelnen Organe wie ihre Verhältnisse zu einander regeln; wir nennen sie die Dienstinstructionen; — und den Instructionen für die Thätigkeit der Verwaltung in ihrem Verkehr mit dem Publikum; wir nennen sie die Verkehrsinstructionen. Alle diese Anordnungen zusammen genommen bilden die durch die Bahn selbst gesetzte Ordnung für den Dienst oder das Dienstreglement.

Einen wesentlich anderen Charakter hat das Verkehrsreglement. Man stosse sich vor der Hand nicht an den Namen, die Sache selbst ist an sich höchst einfach.

Das Verkehrsreglement umfasst nämlich die Gesammtheit der Ordnungen und der Bedingungen, unter denen die Bahn die Verpflichtung zur Beförderung im regelmässigen Verkehr gegenüber dem Einzelnen übernimmt. Das Verkehrsreglement bezieht sich daher auf alle einzelnen, bei dieser Beförderung entstehenden Ver-

hältnisse, als Fahrkarten, Frachtbriefe, Tarife, Lieferungszeit, Auf- und Abgabeordnung der Güter, Verpackung derselben und endlich die Haftung der Bahn. Das allgemeine Verhältniss zwischen dem Dienst- und dem Verkehrsreglement beruht zunächst darauf, dass sie einander nicht widersprechen dürfen; gegenüber dem Publikum ist das Verkehrsreglement juristisch ein Vertragsentwurf, den der Einzelne mit bindender privatrechtlicher Kraft in dem Augenblick eingeht und für sich als gültig anerkennt, in welchem er den Dienst der Bahn benützt. Das Verkehrsreglement vertritt daher juristisch den Frachtvertrag; es muss angenommen werden, dass der Inhalt des Verkehrsreglements vom Passagier und Verfrachter gekannt sind und für ihn gelten; es muss angenommen werden, dass die Organe der Bahn in dem Augenblicke der Uebnahme der Fracht oder des Empfanges des Fahrgeldes rechtsgültig für die Bahn einen Vertrag zur Beförderung schliessen, dessen Inhalt eben das Verkehrsreglement im weitesten Sinne ist.

Nach diesem Unterschied der beiden Hauptarten des Reglements unterscheidet sich nun auch ihr Rechtsprincip.

Das Dienstreglement ist ein öffentliches Recht. Die Bahn functionirt hier als ein Glied der vollziehenden Gewalt; da ihre Function eine öffentliche ist, so haben ihre Dienstreglements auch öffentliche Gültigkeit, und sie besitzt daher gegenüber den Verletzungen der Ordnung durch Einzelne die niedere Polizeigewalt, jedoch ohne ein Polizeistrafrecht. Die Dienstinstructionen dagegen bilden ein Vertragsrecht zwischen ihr und ihren Angestellten, ohne den Charakter des öffentlichen Rechts zu besitzen.

Das Verkehrsreglement dagegen ist das Privatrecht für die Leistungen der Bahnen gegenüber dem Einzelnen. Hier sind sie vollkommen frei in ihren Bestimmungen, so weit sie, wie gesagt, nicht mit dem öffentlichen Recht oder der Concession in Widerspruch gerathen. Daher gilt für sie auch einfach das Privatrecht, eventuell das Handelsgesetz. Und zwar vollkommen consequent in der Weise, dass in den Punkten, wo das Handelsgesetz nicht ausdrückliche Bestimmungen enthält, das allgemeine bürgerliche Recht zur vollen Geltung kommt.

Das ist sehr einfach. Nun aber greifen die Bestimmungen des Verkehrsreglements so tief in das Verkehrsleben hinein, dass natürlich gerade hier die Frage entstehen muss, ob die Bahnen mit ihren Verkehrsreglements ganz unabhängig dastehen, wie jeder

andere Geschäftsmann. Ja, es kann das Verkehrsreglement das öffentliche Recht geradezu umkehren und verletzen. Es genügt daher, sowie es sich um bestimmte Reglements handelt, das allgemeine obige Princip nicht. Es müssen Bestimmungen feststehen, welche die Möglichkeit ausschliessen, dass die Verkehrsreglements die Dienstreglements oder das öffentliche Recht beeinträchtigen. Daraus entspringt der erste Rechtssatz für alle Reglements überhaupt. Derselbe lautet dahin, dass jedes Reglement vor oder bei seiner Publication, soweit es sich nicht um Dienstinstructionen handelt, der Regierung mitgetheilt werden muss.

Wenn die Regierung das Reglement nun empfängt, welches Recht hat sie demselben gegenüber?

Diese Frage ist wieder nicht zu beantworten ohne die Unterscheidung beider Hauptarten.

Gemeinsam nämlich ist beiden der Grundsatz, dass die Regierung das Recht haben muss, die Publication und die Befolgung derselben nach geschehener Anzeige zu untersagen. Einer solchen Anordnung muss Folge geleistet werden. Dabei gilt aber der weitere, aus der allgemeinen Lehre von der vollziehenden Gewalt sich ergebende Grundsatz, dass die Regierung haftet und zwar auf dem rein privatrechtlichen Wege der Klage auf Schadenersatz, wenn sie durch ihr Verbot der Bahn einen nachweisbaren Schaden bringt, wo sie in ihre berechnete Freiheit des Verkehrsreglements eingreift, wie wenn sie z. B. Tarifsbestimmungen einseitig ändern wollte. Wo dagegen die Aufstellung öffentlicher Vorschriften einen Privatschaden zur Folge hat, haftet sie nicht.

Der Unterschied des Rechts für beide Arten des Reglements liegt nun andererseits im Wesen derselben.

Da die Dienstreglements das öffentliche Recht betreffen, so folgt, dass die Regierung nicht bloss das Recht der Bestätigung derselben hat, sondern dass sie auch die Bahn zur Erlassung von Dienstreglements zwingen kann. Dabei aber muss, gemäss dem Rechtsprincip für Verwaltungsvereine, festgehalten werden, dass die Bahnverwaltung stets das selbständige Organ für die Verfügungsgewalt innerhalb ihrer Functionen bleibt, und dass daher die Regierung nicht berechtigt ist, directe Verfügungen an den Dienst der Bahnen zu richten, sondern dass sie stets angewiesen ist, den Erlass der Verfügung, die sie für nöthig hält, durch die Organe

der Bahnverwaltung zu veranlassen. — Befolgt die letztere einfach und ohne Bemerkung den Auftrag der Regierung, so ist sie und nicht die letztere verantwortlich für die Folgen; hat sie Bedenken, so soll sie dieselben vor der Erlassung der Verfügung äussern; fürchtet sie die Folgen, so muss sie, um ihrer Verantwortlichkeit enthoben zu sein, ausdrücklich erklären, dass sie zwar der Anordnung der Regierung folge, aber jede Verantwortlichkeit ablehne.

Ganz anders ist das Verhältniss zu den Verkehrsreglements. Hier muss als Grundsatz gelten, dass die Regierung die Bahnen zu einer innerhalb ihres Rechts liegenden Bestimmung nicht zwingen kann, so wenig wie sie selbst zur Bestätigung der ihr mitgetheilten Reglements gezwungen ist.

Noch weniger ist es natürlich juristisch denkbar, dass die Regierung in die Verkehrsreglements direct eingreife, und ihrerseits Bestimmungen über den Verkehr erlasse. Wir glauben nicht, dass die Bahn verpflichtet ist, solche Bestimmungen anzuerkennen. Selbst in dem Falle, wo es sich um Interpretation der Concessionsbestimmungen handelt, wie z. B. bei der Frage, was in den gesetzlichen Tarif hinein gerechnet werden solle, was nicht, (z. B. Assecuranz der Güter), hat die Regierung nicht das einseitige Recht zu entscheiden, sondern hier muss, wenn kein Einverständniss erzielt werden kann, das Gericht mit seinem Urtheil eintreten.

Die einzig schwierige Frage ist hier die der Betriebsmittel. In dieser Beziehung scheint uns der streng rechtliche Standpunkt folgender zu sein. Die Regierung hat so weit ein Verfügungsrecht über die Betriebsmittel, als sie berechtigt ist, die Fahrordnung zu bestimmen und dabei Zahl und Einrichtung der Locomotiven festzusetzen. Wir sind nicht im Stande, eine juristisch zu formulirende Berechtigung der Regierung für einen Zwang, Betriebsmittel über den regelmässigen Bedarf anzuschaffen, zu finden. Glücklicherweise ersetzt hier das unzweifelhafte Interesse der Bahn das mangelnde Recht; aber wir müssen betonen, dass es ein falscher Standpunkt ist, wenn der Verkehr aus seinem Interesse ein geltendes Recht machen will. Es ist Sache der Concessionsgebung, die erforderliche Sicherheit hier zu geben; aber einen formellen Standpunkt für den objectiven Zwang sind wir nicht im Stande aufzufinden.

Dies sind, wie wir glauben, die leitenden Gesichtspunkte für die Begründung einer eigentlichen Eisenbahn-Rechtsbildung. Das Vorlie-

gende macht keinen weiteren Anspruch als den, zu weiterem Nachdenken Anlass zu geben. Die Ausbildung im Einzelnen, die Anwendungen auf Betrieb, Schadenersatz und Gericht werden dann zu dem führen, was wir als eine der künftigen Hauptaufgaben unserer Wissenschaft ansehen, die Bildung eines selbstständigen Systems des Eisenbahnrechts, das alsdann allerdings nicht mehr ein Ausnahmetitel des Handelsgesetzbuches, sondern selbstständiges Gesetz sein wird. Aber unsere nächste Absicht war die, ein strenges Rechtsbewusstsein als Grundlage für die einzelnen Fragen zur Geltung zu bringen, statt der hundert Formen, in die sich Interesse und Phrase zu kleiden fähig sind, wo jenes mangelt. Und wir würden nicht umsonst gearbeitet zu haben glauben, wenn dies durch das bisherige auch nur erst im Princip erreicht wäre. Das Einzelne wird dann später leicht Platz und Verständniss finden.

II. Ueber das Verhältniss der Aktien zu den Prioritäten.

(Centralblatt 1872, Nr. 2 ff.).

Wir glauben — wenn man will — wir fürchten, dass das Eisenbahnwesen Oesterreichs dazu bestimmt ist, eine Reihe von Fragen zur Sprache zu bringen, welche im übrigen Europa und namentlich in Deutschland noch gar nicht geregelt sind. Zu diesen Fragen gehört die ganze Gruppe derjenigen, welche sich auf das Verhältniss der Prioritäten zu den Actien beziehen.

Wir sind allerdings keineswegs der Meinung, dass wir an diesem Orte auch nur eine derselben erschöpfen könnten. Aber wir sind der Ansicht, dass es einen Werth hat, dieselben wenigstens anzuregen. Grosse Rechtsprincipien bilden sich eben nicht auf einmal, sie entstehen durch das Zusammenwirken einer ganzen Menge von Factoren, die theils der Theorie und theils der Praxis angehören. Aber immer beginnt die Rechtsbildung erst mit dem Bewusstsein davon, dass ein an sich zweifelhaftes Rechtsverhältniss vorliegt. Dies Bewusstsein zu erwecken, ist unsere Aufgabe an diesem Orte. Wir würden jede weitere Besprechung der betreffenden Fragen mit aufrichtiger Freude begrüßen. Es muss doch einmal so weit kommen, dass die Lehre von den Eisenbahnen neben der Technik auch den eigentlichen Betrieb, und neben dem Betrieb auch das Recht aufnimmt. Das Recht der Eisenbahnen aber ist noch ein sehr unvollständiges, oder vielmehr ein sehr einseitig ausgebildetes. Während das, was wir Verkehrsrecht nennen, bereits in den Betriebsreglements das Stadium der Codification überschritten hat, liegt ein anderes Gebiet vollständig brach. Wir meinen das Gebiet desjenigen, was man vielleicht das Eisenbahn-Creditwesen nennen könnte. Wir wollen über den Namen nicht streiten; gewiss ist nur, dass in dem weiteren Gebiete, das dieses Wort bezeichnet, die Frage nach dem Verhältniss zwischen Actien und Prioritäten noch vollständig ununtersucht ist. Diese Frage ist aber namentlich für Oesterreichs Bahnen von grösstem Interesse.

Die Bahnen Oesterreichs sind durch die Natur des Landes wenigstens zum grossen Theile noch auf Prioritäten angewiesen. Man muss sich über die Natur der Prioritäten vom Standpunkt der Capitalsanlage nicht täuschen. Sie entstehen so wenig willkürlich und zufällig, wie irgend ein anderes Ding in der Welt, und selbst ihr Verhältniss zu den Actien ist eine ganz naturgemässe Consequenz der gegebenen Verhältnisse.

Immer nämlich ist der Kauf einer Actie so gut wie der einer Priorität eine Capitalsanlage. Abgesehen von der Speculation auf Hausse und Baisse, die wir bei Seite lassen, fordert eine solche Anlage die Wahrscheinlichkeit wenigstens einer regelmässigen Verzinsung. Die regelmässige Verzinsung einer Bahnactie hat ihrerseits eine grosse Voraussetzung. Das ist die regelmässige Dichtigkeit der Bevölkerung, welche die Bahn berührt; und zwar nach dem ganz bekannten Grundsatz, dass die Wahrscheinlichkeit der grossen Dividenden steigt, und zwar nicht abstract, sondern so, dass die Dichtigkeit der Bevölkerung an den beiden Enden einer Bahn einen viel grösseren Einfluss hat als diejenige, welche sich längs des Terrains findet; es ist klar, dass umgekehrt die Dividende im gleichen Masse hinabgeht. Es wird wohl bald die Zeit kommen, wo man neben den Spesen und Frachten auch diese Verhältnisse auf bestimmte Formeln zurückführen wird.

Wenn daher Bahnen nothwendig sind, die nicht durch ein dicht bevölkertes Land gehen, so wird entweder das Capital sich der Bahn nicht zuwenden, oder aber es wird die Sicherheit für seinen Ertrag anderswo suchen, als in den Erträgen der Bahn.

Die beiden Formen, in denen es diese Sicherheit sucht, sind nun erstlich die staatliche Zinsgarantie, neben der wir die Steuerfreiheit stellen, und zweitens die Prioritätsactie.

Wir beschränken uns für unsere folgende Besprechung wie gesagt auf den letzten Punkt. Derselbe hat nicht bloss für das gegenwärtige Bahnnetz Oesterreichs, sondern auch für die Zukunft desselben eine entscheidende Bedeutung. Der naheliegende Grund ist eben, dass hier die Dichtigkeit der Bevölkerung theils überhaupt eine geringere ist als in den westlichen Ländern, theils aber auch örtlich so stark variirt, dass man von einer Gleichartigkeit kaum reden kann. Vor allem dadurch, dass ein grosser Theil der österreichischen Bahnen aus „Gebirgsbahnen“ besteht. Das Wort Gebirgsbahn hat einen doppelten Sinn; man muss es sowohl auf Bau

und Betrieb, als auf die Verzinsung des Anlagecapitals beziehen. Eine Gebirgsbahn ist allerdings technisch eine solche, welche über oder durch Gebirge führt; eine Gebirgsbahn ist dagegen für das Capital eine solche, welche durch eine dünne Bevölkerung, und zwar eine Bevölkerung, welche vermöge der Natur des Landes niemals eine dichte werden kann. Wenn der Techniker das Terrain in seiner Weise studirt, so darf man sich überzeugt halten, dass das Capital die Trace gleichfalls nur in anderer Art berechnet; die Technik fragt, was die Bahn für die Arbeit, das Capital fragt, was sie für den Ertrag sein wird. Sie wird aber das sein, was die Bevölkerung zu werden im Stande ist. Kann sie sich vermehren, so hat die Actie grosse Chancen; wo nicht, nicht. Im Gebirge ist das wenig möglich. Die Actie der Gebirgsbahn hat daher stets weniger Aussicht als die einer ebenen Bahn. Das modificirt sich allerdings je nach der Dichtigkeit der Bevölkerung an den Endpunkten (böhmisch-sächsische Bahnen) und darnach, ob die Bahn lang ist; aber im Grossen und Ganzen steht dennoch der obige Grundsatz fest.

Ist dem nun so, so ist es ganz natürlich, dass, je länger eine Gebirgsbahn ist, sie um so mehr zu den beiden Elementen greifen muss, welche das Capital herbeiziehen, die Garantie und die Prioritäten. Wir lassen, wie schon gesagt, die ersteren weg und wenden uns der zweiten zu. Und wenn man nur einen Blick auf die Karte von Oesterreich wirft, so wird es wohl leicht klar sein, wesshalb das von Gebirgen umgürtete und durchzogene engere Oesterreich die grosse Heimat der Prioritäten ist. Es ist aber auch kein Zweifel, dass gerade hier alle Fragen, welche Garantie und Prioritäten betreffen, von doppelter Wichtigkeit sein müssen.

Diese Frage lautet unserer Meinung nach so: Welches ist das Verhältniss der Prioritäten zu der Generalversammlung der Actionäre und ihrer Beschlüsse über die Vertheilung der Dividende?

Bei der hohen Wichtigkeit der Sache wird es wohl gestattet sein, sie etwas eingehend zu betrachten.

Es ist dabei vielleicht nothwendig, die Frage als solche erst zu erklären, damit die Bedeutung der Consequenzen, die sich an diese Untersuchung knüpfen, klar werde.

Auf den ersten Blick nämlich scheint das eben überhaupt gar keine Frage zu sein. Die Prioritätsgläubiger stehen scheinbar in

gar keinem Verhältniss zu den Beschlüssen der Generalversammlungen. Sie sind Gläubiger der Gesellschaft. Ihre Zahlung ist geleistet; ihre Forderung ist klar und auf den Obligationen verzeichnet. Sie haben daher ein Klagerecht wie jeder dritte Gläubiger, und die Beschlüsse der Generalversammlungen können an diesem erworbenen Rechte principiell gar nichts ändern. Es existirt also eigentlich überhaupt keine Beziehung zwischen Prioritätsgläubiger und Actionär, als die des Schuldners und Gläubigers.

Wie kommt man denn nun trotzdem zu einer solchen Frage?

Betrachtet man die Natur der Prioritäten etwas genauer, so wird man sehr bald auf einen Punkt stossen, dessen wir in diesen Blättern schon früher erwähnt haben. Die meisten Inhaber von Prioritäten glauben, sie seien im strengen Sinne des Wortes Hypothekargläubiger der Bahnen, und hätten daher alle Rechte der Hypothek gegen die Bahn und alle ihre Besitzthümer. In dieser Meinung wurzelt nicht bloss das Gefühl der Sicherheit, das die Prioritätsgläubiger haben, sondern auch ein Theil des festen Curses, dessen sich die Hypotheken erfreuen. Ob nun diese Meinung richtig ist oder nicht, ist unseres Wissens bisher nicht untersucht. Untersucht man sie aber, so gelangt man sehr leicht zu der Erkenntniss, dass sie durchaus nicht richtig ist. Das Verhältniss ist vielmehr ein wesentlich anderes.

Zum Hypothekargläubiger gehört nämlich nicht bloss das Vorhandensein des Gutes, an dem ich meine Hypothek habe, und selbst nicht bloss die Erklärung, dass eine Schuld eine Hypothekarschuld sein solle, sondern das erste und letzte ist das Vorhandensein eines Grundbuches.

Wir haben die Frage nach der Natur und der Einrichtung eines Grundbuchswesens für die Eisenbahnen bereits mehrfach in diesen Blättern angeregt, und werden auch künftig nicht müde werden, dieselbe zu besprechen. Allerdings ist die Sache keineswegs so einfach wie sie scheint. Denn Jedermann wird zuerst begreifen, dass ein Grundbuch zwar eine ganz genaue Aufzeichnung aller zur Bahn gehörigen Realitäten zur Voraussetzung hat, dass aber diese Aufzeichnung noch kein Grundbuch, sondern nur ein Realitäten-Inventar ist. Es ist ein grosser Fortschritt, einen solchen „Cataster“ zu besitzen, und ihn in ein Werk zusammengefasst bei den Bahnverwaltungen stets vor Augen zu haben. Allein zum Grundbuch gehört doch noch etwas ganz anderes und das ist das Grund-

buchrecht. Dies Recht besteht darin, dass erstens die Einzeichnung den Besitz, und dass zweitens die Eintragung von Schulden die Priorität und das eigentliche Pfandrecht gibt. Ein solches Grundbuchsrecht haben wir nicht, so nothwendig dasselbe auch gerade für Oesterreich wäre. Es würde die Einführung desselben auch ein sehr wohl überlegtes Gesetz zur Voraussetzung haben. So viel wir wissen, fehlt es dazu ausser dem, was das Centralblatt gebracht, noch an jeder Vorarbeit. Es ist daher vor der Hand unpractisch, das mögliche Recht des künftigen Grundbuchswesens in die Besprechung des gegenwärtigen Rechts der Prioritäten hineinzuziehen. Es ist eben nicht da, und von diesem Standpunkt aus muss man weiter gehen.

Gibt es nun kein Grundbuch für die Bahnen, so kann ich natürlich auch keine Prioritäten in dasselbe eintragen, ich bin daher mit meiner Priorität überhaupt kein Hypothekargläubiger und meine Forderung hat ohne Hypothek kein Recht auf das Grundstück; es muss vielmehr dies Recht erst von dem Gläubiger erworben werden. Ist das der Fall, so folgt weiter, dass der Schuldner das Object veräußern und mit anderen Lasten beschweren kann, welche möglicher Weise das Recht des Gläubigers geradezu illusorisch machen. Der Schuldner aber ist die Gesamtheit der Actionäre in ihrer Generalversammlung. Da nun der Prioritäteninhaber keine Hypothek hat, so ist er, wie jeder gewöhnliche Gläubiger, in die Willkühr der Beschlüsse der Generalversammlung gegeben, soweit überhaupt ein Gläubiger von der Willkühr seines Schuldners abhängen kann.

Es ist kein Zweifel, dass dies der Rechtszustand ist; es ist aber eben so wenig zweifelhaft, dass dieser formelle Rechtszustand seiner Natur nach, sowie nach der Auffassung der beiden Beteiligten und endlich wohl auch des ganzen Publikums nicht dem entspricht, was man sich bei Prioritäten denkt. Da nun aber einmal kein Grundbuch da ist, so hat sich ein höchst interessantes System von Rechtssätzen entwickelt, das den Mangel des Grundbuchs und mit ihm den Mangel der formalen Sicherheit ersetzen soll, den man bei den Prioritäten stillschweigend voraussetzt. Die Versuche, die darauf hinauszielen, sind nun vorhanden, und leicht zu bezeichnen, allein die eigentliche Frage, wie sich dieselben schliesslich zum formellen Recht der Schuldner, das ist die Generalversammlung der Actionäre — verhalten, ist nicht gelöst.

Versuchen wir, die einzelnen Punkte hervorzuheben.

Das erste und einfachste Mittel, den Prioritäten den Ersatz für die hypothekarische Sicherheit zu geben, besteht in dem von den meisten Prioritäten ausgesprochenen Vorrecht der Prioritäts-coupons auf ihre Zahlung aus den Erträgnissen der Unternehmung. Und dies Vorrecht scheint die Prioritäten ziemlich vollständig gegen jene Willkühr der Beschlüsse einer Generalversammlung zu garantiren. So ist, glauben wir, die bisherige allgemeine Meinung der Besitzer und wohl auch der Juristen.

Allein geht man einen Schritt weiter, so kommt man auf einen Fall, der viel zu ernst ist, als dass man ihn so leichthin behandeln könnte, dieser Fall ist folgender.

Da die Prioritäten keine Hypotheken sind, so kann eine Generalversammlung eine unendliche Vermehrung der Prioritäten beschliessen. Die Folge davon ist die, dass, da diese Prioritäten gleiches Recht unter einander haben, die Sicherheit der ersten Priorität natürlich durch die zweite leidet. Allerdings ist dieser Satz so lange unpraktisch, als die Actionäre noch überhaupt Zinsen beziehen, welche zur Deckung der Prioritätenzinsen ausreichen. Die eigentliche Frage entsteht offenbar erst da, wo die Gefahr vorhanden ist, dass sie nicht mehr ausreichen. Betrachtet man nun diese Frage genauer, so löst sie sich in eine ganze Reihe von anderen Fragen auf, und wir glauben, dass es der Mühe werth ist, sie einzeln vorzunehmen und zu untersuchen.

Die erste dieser Fragen entsteht offenbar da, wo eine Bahn, welche Prioritäten emittirt, eine Zinsgarantie hat. Wenn in einem solchen Falle die Summe der Einnahmen ausreicht, um z. B. die Coupons der Prioritäten ganz und die der Actien halb zu zahlen, so scheint das Verhältniss sehr einfach. Der Staat zahlt die fehlende Quote auf die Actiencoupons, die Prioritäten beziehen ihre Coupons und die Sache ist in Ordnung.

Allein gehen wir einen Schritt weiter, die Garantie ist kein Geschenk. Sie wird in der That vom Staate nur vorgeschossen. Sie wird nicht bloss dem ganzen Bahnconto zur Last geschrieben, sondern auch mit 4 pCt. verzinst. Das Vermögen der Schuldner wird daher um den Betrag der Garantiezahlung ohne Zweifel kleiner. Diese Verminderung des Vermögens kann so weit gehen, dass nach einer gegebenen Reihe von Jahren durch diese Vorschüsse des Staats zur Zahlung der Zinsen das halbe, ja das ganze Ver-

mögen der Bahn consumirt wird. Das ist richtig, es ist aber Sache der Actionäre. Das Verfahren selbst ist vollkommen legal, da es durch ein Gesetz gebilligt ist. Der Staat läuft das Risiko, dass am Ende der Garantie oder Concession seine Ansprüche grösser sind, als das, was vermöge der letzteren den Actionären noch bleibt, das bewegliche Vermögen der Bahn. Er hat daher kein Recht an die Actionäre; er hat die Bahn, und diese Seite des Rechtsverhältnisses ist zu Ende.

Aber wesentlich anders ist es mit den Prioritätsgläubigern. Sie haben allerdings beständig ihre Zinsen bekommen, aber es war nie ihre Absicht, ihr Capital gleich den Actionären zu riskiren. Ihnen ist daher im Grunde auch nicht einmal der Zins garantirt, wir werden gleich sehen, welche sehr ernstliche Consequenzen das hat. Sie behalten daher ihr Recht auf ihr Capital, das nach Abschluss der Concessionsepoche noch nicht abgezahlt ist. Aber die Frage ist, gegen wen sie dies Recht haben? Tritt der Staat, an den die Bahn fällt, in die Verpflichtung der Actionäre und muss er die Prioritätszinsen fortzahlen? Actionäre gibt es nicht mehr — und Hypothekargläubiger gibt es ja auch nicht. In der That — die Prioritätsgläubiger haben ihr Capital in solchem Falle verloren.

Das ist richtig. Doch gibt es dagegen ein sehr einfaches Mittel. Die Prioritäten müssen in der Weise berechnet werden, dass die ganze Summe vor Ablauf der Concession vollständig amortisirt wird. Ist das festgestellt, so ist der obige Fall inhaltslos.

Allein es folgt aus ihm eine und zwar die erste Regel für das Verhältniss von Prioritäten zu Actien. Es ergibt sich nämlich, dass keine Prioritätsanleihe ohne einen während der Concessionsdauer ablaufenden Tilgungsplan emittirt werden darf — das ist: die Generalversammlung soll nicht das Recht haben, eine Prioritätsanleihe ohne einen solchen Plan zu beschliessen. Man wird zugeben, dass diese erste Forderung durchaus rationell ist.

Diese Frage ist nur, wer einen solchen Beschluss hindern soll. Die bisherigen Prioritätsgläubiger können es nicht. Es bleibt daher nichts anderes übrig als den Staat dafür verantwortlich zu machen, dass er die Emission von Prioritäten durch Beschluss der Generalversammlung nur, und zwar mit unerbittlicher Strenge, unter dieser Bedingung genehmige.

Dabei muss man sich wieder mehrere Dinge gegenwärtig halten.

Zuerst hat bei fast allen Bahnen der Staat das Recht, sie nach einer gewissen Zeit, etwa 30 Jahre nach dem vollendeten Baue, einzulösen. Thut er das, so hebt er die Actiengesellschaft und damit den Schuldner der Prioritätsgläubiger auf. Wenn nun in solchem Falle der Einlösungsbetrag mindestens eben so gross ist als der Prioritätenbetrag, so ist offenbar die Prioritätsactie berechtigt, durch Beschlagnahme dieses Betrages sich in Beziehung auf ihr Capital bezahlt zu machen. Wenn das alles nicht der Fall ist, womit sollen denn die letzteren bezahlt werden? Ist der Staat hier Successor der Actiengesellschaft und übernimmt er damit die Prioritäten? Wir denken, dass dies das Richtige ist. Allein damit niemals ein Streit entstehe, sollte jene Amortisationsdauer stets so berechnet werden, dass sie bis zum Ende des Einlösungstermines abläuft. Das würde entschieden allen Theilen die grösste Sicherheit geben.

Wieder anders ist der Fall, wo eine Bahn sich mit einer zweiten fusionirt. Hier wird gewöhnlich die eine Bahn die Rechtsnachfolgerin der anderen.

In der That müsste man dabei nach bürgerlichem Recht zuerst fordern, dass die Prioritätsgläubiger als Creditoren verständigt werden, und ihre Zustimmung geben. Allein wie sollen sie das machen? Sie können keine Generalversammlung abhalten, keinen Gesamtbeschluss fassen. Wir fürchten sehr, dass juristisch jeder einzelne Prioritäts-Actionär das Recht hat, formell die ganze Fusion für ungiltig zu erklären. Welch ein wunderliches Verhältniss! Und alles wegen Mangels des Grundbuches!

Wieder fragt es sich, in welchem Rechtsverhältniss in solchem Falle die Prioritäten der beiden fusionirten Bahnen zu einander stehen. Wie, wenn die Einnahmen, auf welche sie beide angewiesen sind, nicht von einander getrennt gebucht werden? Hat die Priorität nicht ein Recht, diese getrennte Buchung, die ja ihre Sicherheit ist, zu fordern? — Es ist in der That kaum aus der Verwirrung herauszufinden. Und doch ist noch immer vorausgesetzt, dass die (garantirten) Einnahmen ausreichen. Was ist nun das Verhältniss, wenn sie nie nicht ausreichen?

III. Eisenbahn-Grundbuchswesen.

(Centralblatt 1870, Nr. 12 ff.)

Die Frage nach dem Eisenbahn-Grundbuchswesen hat in letzterer Zeit die Fachmänner vielfach, und gewiss mit Recht beschäftigt. Es ist nicht bloss der Umfang des Besitzes der Bahnen, um den es sich handelt, sondern auch die Schwierigkeit des Rechtsverhältnisses selbst, welches zur grössten Aufmerksamkeit veranlasst. Unseres Wissens hat nun auch weder in der deutschen noch in irgend einer anderen Literatur sich Jemand eingehend mit dieser Frage beschäftigt. Selbst bei Stein, Entwährungslehre, ist das Verhältniss bei dem Abschnitt über Expropriation nicht untersucht, da es sich hier allerdings nicht um das handelte, was nach geschehener Expropriation zu thun sei. Bei Beschorner (Das deutsche Eisenbahnrecht 1858) ist die Frage eben so wenig behandelt, als in Koch's sonst so gründlichem Werke (Deutschlands Eisenbahnen 1858, 2 B.) oder bei Michel (Oesterreichs Eisenbahnrecht 1860). Ebenso lässt uns die Gesetzgebung im Stich. Wir finden darüber weder in Fleury's stoffreichem *Recueil méthodique et chronologique des lois, decrets, ord.* — *des chemins de fer en exploitation* 1858, 2 B., noch in Biggs *Public Railway Acts* (neueste Auflage 1866) noch im *Annuaire officiel des chemins de fer* von Chaix, noch endlich in der so eben unvollendeten österreichischen Sammlung von Pollanetz und Wittek irgend eine Andeutung. Demnach werden uns selbst Fachmänner zugestehen, dass wir hier mehr über den zweckmässigen und an sich richtigen Inhalt einer künftigen Gesetzgebung, als über die Interpretation eines bestehenden Rechtes zu sprechen haben.

Wir haben uns nun allerdings eine ganz bestimmte Ansicht über diese sehr wichtige Frage gebildet, und wollen sie unseren Lesern hiemit vorlegen. Wir bemerken aber gleich, dass wir recht wohl wissen, wie damit die Sache weit entfernt ist, abgeschlossen zu sein. Vielmehr würden wir eingehenden Urtheilen und An-

sichten von Fachmännern um so lieber Raum lassen, als, wenn wir nicht irren, gerade über diesen Punkt die Spitzen unserer Bahnverwaltungen bereits Untersuchungen begonnen haben. Ihnen ist vor Allem bekannt, dass unsere Eisenbahngesetzgebung, wie sich aus der oben citirten Sammlung von Pollanetz und von Wittek ergibt, eine höchst unvollständige ist, und dass wir einer neuen Eisenbahngesetzgebung dringend bedürfen. Wenn sie kommt, wird das Grundbuchswesen eine der Hauptfragen derselben sein. Wir bemerken jedoch schon hier, dass wir nicht glauben, dass man diese Gesetzgebung über das Grundbuchswesen der Eisenbahnen einfach mit einem anderen Gesetze verschmelzen solle. Wir müssen vielmehr darauf bestehen, dass man daraus ein besonderes Gesetz mache, da sich unzweifelhaft daran eine Casuistik schliessen wird, die ihr eigenes Gebiet fordert und erringen wird.

Aber gerade desshalb muss man sich über das Princip eines solchen Rechts vorher einig sein; und in dieser Beziehung glauben wir, dass es einen Werth hat, wenn nur erst einmal ein solches Princip überhaupt ausgesprochen wird.

Zuerst freilich muss man sich darüber einig sein, in welchem Verhältniss das gegenwärtige Grundbuchswesen der Bahnen thatsächlich zum allgemeinen Grundbuchsrecht steht. Und hier beginnen wir bei dem Punkte, über den wir vor Allem die Ansichten der berufenen Fachmänner vernehmen möchten.

Es ist nämlich bekanntlich ein leitender Grundsatz des österreichischen Grundbuchsrechtes, dass der Besitz an einem Immobile erst durch Eintragung in das Grundbuch erworben werden kann, und dass bis zu dieser Eintragung der bisher an die Realität Angeschriebene als rechtlicher Besitzer des Grundstückes gilt. Nur bemerken wir, dass nicht bloss das österreichische Recht, sondern unseres Wissens alle Expropriationsrechte der europäischen Staaten das Verhältniss, welches durch die rechtsgiltig vollzogene Expropriation in Beziehung auf den grundbücherlichen Besitz entsteht, nicht definirt haben.

Merkwürdigerweise hat das französische Expropriationsgesetz von 1842 zwar sehr genau das Recht der grundbücherlichen Hypothek in Folge der Expropriation, nicht aber das Recht des Exproprianten gegenüber dem Besitzrecht und dem Folium des Expropriaten untersucht. Die übrigen Gesetze schweigen.

Unsere Auffassung dieses Theils unserer Frage speciell nach österreichischem Rechte wäre nun folgende:

Wir unterscheiden nämlich zwischen den beiden Fällen, wenn ein Grundstück, das ein eigenes Folium hat, als Ganzes expropriirt wird, und dem Falle, wo ein Stück eines solchen Foliums der Enteignung unterzogen ist.

Im ersten Falle scheint es uns kein Zweifel, dass eine förmliche Eintragung in das Grundbuch von Seiten des Eintragenden — für die Eisenbahn — mit all' den Formen nothwendig ist, welche für jede Eintragung in das Grundbuch gelten, und zwar einfach deshalb, weil hier ohne alle Störung der *cause d'utilité publique* dem Grundbuchsgesetze genügt werden kann. Eben so sind wir der Ansicht, dass, wenn eine Bahn eine Servitut auf einem Nachbargrundstück erwirbt, diese Servitut unzweifelhaft eingetragen werden muss. Nicht minder muss ja in solchem Falle eine Hypothek gelöscht werden, wenn die Bahn dieselbe auszahlt. Auf diesem Punkte wird wohl wenig Meinungsverschiedenheit sein. Etwas anderes ist es freilich, ob diese Anschreibung in dem örtlichen Grundbuche genügt; und hier sind wir dieser Meinung nicht, sondern halten schon hier dafür, dass eine gleichzeitige Eintragung in das Eisenbahngrundbuch stattfinden müsse, von dem wir weiter reden werden.

Ein völlig davon verschiedener Fall ist nur der, wo es sich um die Abtrennung eines Theiles eines grundbücherlichen Foliums von dem Ganzen auf dem Wege der Enteignung handelt. Es scheint uns eine Intabulation schwer oder gar nicht möglich, da dieselbe bisher erstens kein eigenes Folium vorfindet, auf welches sie übertragen werden könnte, und zweitens weil eine solche ohne eine genaue Karte nicht thunlich wäre. Nun ist nicht einmal das juristische Verhältniss zwischen der Katastralkarte und dem Grundbuche klar, viel weniger würde man sich mit dem Rechte einer solchen vereinzelt dastehenden Expropriationskarte zurecht finden. Man muss daher einen anderen Standpunkt in dieser Beziehung einnehmen.

Wir gehen dabei von dem allgemeinen Grundsatz aus, dass ein besonderes Gesetz das allgemeine aufhebt. Das allgemeine Gesetz ist dabei das Grundbuchsgesetz; das besondere ist das Enteignungsgesetz. Das letztere gibt das Recht auf Erwerb des Eigenthums Dritter unter gewissen gesetzlichen Bestimmungen. Hebt es also

im Namen des öffentlichen Interesses das Eigenthum auf, so wird es auch im Namen desselben Interesses das Recht des grundbücherlichen Besitzes ändern, natürlich nur so weit, wie überhaupt eine solche Aenderung durch das öffentliche Interesse bedingt ist. Nur ist es nothwendig, dass der Enteignungsbesitz dem grundbücherlichen vorgehe, weil sonst der Zweck der Enteignung verfehlt sein würde. Wir kommen daher zu dem Satze, dass auch da, wo eine grundbücherliche Eintragung nicht nothwendig ist, dennoch der Enteignungsbesitz der Bahn gegenüber dem grundbücherlichen Besitze des früheren Eigenthümers zu Recht besteht, obgleich der erstere zu einer Eintragung sich nicht immer eignet; natürlich wird der Beweis der Eintragung dabei vorausgesetzt. Und hier ist der Punkt, wo sich die bisherige Frage an das eigenthümliche Grundbuchswesen der Eisenbahnen, wie wir uns dasselbe denken anschliesst.

In der That nämlich kann der Beweis, dass ein Grundstück enteignet ist, sehr leicht durch die Enteignungsprotokolle und Urtheile geführt werden. Darüber besteht gar kein Zweifel. Allein in den meisten Fällen ist es ja gar nicht das, was eigentlich fraglich ist, sondern fraglich ist, wie viel enteignet wurde, und wo mithin genau die Linie der Enteignung gegenüber dem bisherigen Besitze läuft. Der faktische Besitz entscheidet dabei deshalb nicht, weil gerade dieser Besitz oft streitig sein kann. Rechtens ist dabei offenbar, dass, wo eine solche Linie nicht genau und mit voller Rechtsgiltigkeit nachgewiesen werden kann, der grundbücherliche Besitz entscheidet und dass daher die Eisenbahn den Beweis ihres Rechtes auf das Grundstück bis zur Linie der Enteignung zu führen hat. Es ist kein Zweifel, dass es im höchsten Interesse der Bahnen ist, einen solchen Beweis leicht und unbestreitbar herzustellen. Sind doch die Grundbücher ihrerseits ja eben nur deshalb eingerichtet, um den Besitz vermöge des in ihnen enthaltenen Beweises leicht nachweisen zu können. Nur sehen wir nicht ein, wie ein solcher Beweis ohne eine eigens dazu angefertigte Karte gegeben werden könnte. Ohne Zweifel muss diese Karte wieder im Besitze der Bahn sein, und wieder mit dem Enteignungsverfahren in engster protokollarischer Verbindung stehen. Sie ist naturgemäss die Grundlage des Grundbuches der Bahnen; und von diesem Gesichtspunkte aus sind wir zu der folgenden Ansicht über die definitive Regelung des Eisenbahn-Grundbuchswesens gekommen.

Offenbar reicht es nämlich bei dieser Frage nicht aus, diesen oder jenen einzelnen Rechtsgrundsatz aufzustellen. Man muss vielmehr dabei so vorgehen, wie überhaupt bei derartigen öffentlichen Einrichtungen. Man muss zuerst die ganze Sache organisiren, und dann muss man an diese Organisirung die Rechtsfragen anschliessen. Nur so kommt man zu einem Resultat, und diesen Weg werden wir einhalten. Die grosse Wichtigkeit der Sache wird es wohl entschuldigen, wenn wir dabei einige Umständlichkeit zeigen müssen.

Wir gehen nämlich dabei von zwei leitenden Gesichtspunkten aus. Zuerst ist eine Eisenbahn eine grosse und als solche öffentlich anerkannte Einheit von wirthschaftlichen Interessen und Gütern. Zweitens aber ist eine Eisenbahn auch eine öffentliche Anstalt, und hat bekanntlich in diesem Sinne auch gewisse öffentliche Rechte, die eine blosse Privatunternehmung nicht hat und haben kann.

Aus dem ersten dieser Punkte folgt, dass das Gesamtvermögen einer Bahn stets in der Lage sein muss, sich selbst mit allen seinen Theilen auch als eine solche wirthschaftliche Einheit zu repräsentiren, um seinen ganzen Besitz in seinem ganzen genauen Umfange in jedem Augenblicke auch darzuthun. Mit Recht fordert man dies alle Jahre von dem Actien- und Schuldenstande jeder Bahn; in jedem Rechenschaftsberichte soll Alles, was die Bahn hat und schuldet, vollständig aufgezählt werden. Die Genauigkeit und eventuell die Ausführlichkeit dieser Aufzeichnung ist in der That hier nicht bloss eine allgemeine wirthschaftliche Regel, sondern eine Forderung des öffentlichen Interesses. Die Consequenz davon ist, dass das, was über das bewegliche Inventar gilt, auch für das unbewegliche gelten muss. Jedermann wird uns zugeben, dass eine Bahn ihren Grundbesitzstand in jedem Augenblicke muss nachweisen können. Aber auch der Staat muss das für sich fordern, da er ja beinahe bei allen Bahnen bekanntlich das Heimfallsrecht hat. Er muss doch wissen, was er dann im Falle der Aufhebung der Concession zu fordern hat.

Eine solche Aufzeichnung ist nun einfach, wo sie sich auf expropriirte oder sonst erworbene selbständige Folien des betreffenden Grundbuchs bezieht. Allein wo es sich um die Bahnlinie und ihre Grenze handelt, da gibt es kein anderes Mittel als die Karte. Diese Karte ist in den meisten, ja wir möchten sagen in allen Fällen nur eine Baukarte. Ihr weiterer Werth würde erst dann

entstehen, wenn sie so eingerichtet würde, dass sie mit dem Grundbuchswesen in gehörigen Zusammenhang gebracht wird. Und das kann nur in folgender Weise geschehen.

Der Bahn-Grundbuchskarte, wie wir sie nennen wollen, muss nämlich nicht etwa wie bei der Baukarte das Terrain, sondern es muss ihr die Katastral-Flurmappe zum Grunde gelegt werden. Das geschieht in der Weise, dass die Katastralkarte so viel vergrößert wird, dass die Enteignungslinie auf jedem Punkte genau hineingezeichnet werden kann. Diese Grundbuchskarte würde daher zunächst genau die Linie angeben, bis zu welcher die Enteignung und damit der Erwerb des Besitzes von Seiten der Bahn stattgefunden hat.

Damit wäre zunächst der Besitzstand der Bahn festgestellt. Allein es müsste mit dieser Karte zugleich das betreffende Expropriationsprotokoll, resp. das Ergebniss eines etwa stattgehabten Vergleiches mit dem grundbücherlichen Besitzer, und zwar in der Weise verbunden werden, dass bei jeder speciell in der Grundbuchskarte bezeichneten expropriirten Parcellen auch die Bezugnahme auf den Rechtstitel des erworbenen Besitzes angelegt oder verzeichnet würde, so dass für jede auch noch so kleine Parcellen in jedem Augenblick der Nachweis des Erwerbes stattfinden könnte. Damit wäre die Rechtsbasis im Allgemeinen gefunden.

Geht man nun etwas specieller auf die Sache ein, so würden wir unserseits fordern, dass nicht bloss die Protokolle, sondern auch die Karte von allen einzelnen Betheiligten zu unterzeichnen wäre. Von diesen Karten wären dann zwei gleiche Exemplare zu machen und als identisch zu verificiren. Das Eine Exemplar bekäme das betreffende Grundbuchsammt, nebst einer Abschrift der bezüglichen Rechtsacten, das andere würde bei der Bahndirection hinterlegt; und die Gesammtheit dieser Karten bildet dann nebst ihren Beilagen das Grundbuch der Eisenbahn.

Dieses wären die Elemente der Bildung eines solchen Grundbuches. Dass etwaige Aenderungen aller Art in ganz gleicher Weise zu behandeln wären, bedarf wohl keiner besonderen Bemerkung. Wenn aber ein solches Grundbuch wirklich angelegt ist, so tritt nun die Frage nach dem Recht desselben ein.

Und hier gehen wir nun von dem Gesichtspunkte aus, dass die Eisenbahn ein öffentliches Institut ist, und als solches für ihr,

auf die obige Weise angelegtes Grundbuch das volle Recht des Grundbuchs soll fordern können. Wir verstehen darunter, dass die Eintragung in dieses Grundbuch erst dann geschehen kann, wenn das einzelne Grundbuchsamt die ihm zugesandte Ortskarte nebst Beilagen empfangen und sie als richtig verificirt hat. Auf Grundlage dieser grundbücherlichen Erklärung wird dann die Eintragung in das Eisenbahngrundbuch von der Direction vollzogen, und diese Eintragung gibt der Bahn das Recht der grundbücherlichen Anschreibung für das ganze Stück, was auf der Karte verzeichnet steht. Dabei wäre den Grundbuchsämtern vorzuschreiben, dass sie auf dem Folium des betreffenden Immobile stets genauen Bezug auf die bei ihnen erliegende Grundbuchskarte der Bahn nebst Beilagen zu nehmen haben. Ist das geschehen, so ist in der That das Grundbuchswesen der Eisenbahnen geordnet und rechtlich festgestellt.

Wir würden nur noch hinzufügen, dass auch das Princip der Publicität auf diese Grundbücher in der Weise angewendet werden soll, dass die Karte sowie die Beilagen Jedem, wie das Grundbuch selbst, offen stehen, und dass Jeder eine amtlich verificirte Copie der Karte, jedoch auf seine Kosten erlangen kann. Diese Originalkarte hat dann volle gerichtliche Beweiskraft wie jede Eintragung in das Grundbuch; im Zweifel aber muss das Grundbuch der Bahn gegen das des Grundbuchsamtes entscheiden, da das erstere eben von dem letzteren verificirt ist, und keine Eintragung in das Bahngrundbuch Rechtskraft hat, ohne eine solche als Beilage mit-erfolgende Verificirung des betreffenden Grundbuchsamtes.

Dieses nun sind unsere, wie wir glauben sehr einfachen Vorstellungen von der Organisirung des Grundbuchswesens der Bahnen.

Wir unterlegen sie hiermit dem öffentlichen Urtheile, und werden uns geehrt fühlen, Aeusserungen von Fachmännern über die Sache zu hören.

Trotzdem, dass wir damit unsere Ansicht über das Eisenbahn-Grundbuchswesen und die Einrichtung desselben dargelegt haben, scheint es uns nothwendig, auf diesen Punkt wieder und wieder zurückzukommen. In der That war unsere frühere Auffassung bloss vom Standpunkte des bürgerlichen Rechtes und der sich darauf beziehenden juristischen Fragen dargelegt. Allein es ist kein Zweifel,

dass jetzt die Frage nach den Prioritäten und deren Verständniss in den Vordergrund tritt.

Schon die erste Untersuchung dieser wichtigen Frage hat gezeigt, wie wir sie im früheren Aufsätze auseinandergesetzt haben, dass es ganz unmöglich ist, das Recht und die Creditverhältnisse der Prioritäten gründlich zu ordnen, wenn man nicht über das Grundbuchswesen und seine Anwendung auf Eisenbahneffekten sich vollkommen einig und klar ist. Wir sind überzeugt, dass das Grundbuchswesen der Ausgangspunkt für die Entscheidung über diese Verhältnisse zu werden bestimmt ist und deshalb ergreifen wir die Gelegenheit mit besonderer Befriedigung, noch ein Mal auf dieses Gebiet zurückzukommen, obgleich der formelle Anlass schon vorüber ist.

Es ist wohl keine Redensart mehr, wenn wir sagen, dass wir rasch leben, oder vielmehr, dass wir anfangen keine Zeit zu haben. Wenn auch viele Dinge recht langsam vorrücken, so gibt es dagegen andere, die in fast unglaublich kurzer Zeit erledigt werden. Zu diesen letzteren gehört ohne Zweifel das Gesetz über das Grundbuchswesen. Es ist fast in Einem Athemzuge von dem Hause der Abgeordneten angenommen, nachdem es in kurzer Debatte vom Herrenhause begutachtet war. Das hat viel Gutes und doch auch manches Ueble an sich, dass wir in einer gar so „off hand mauner“ mit solchen Dingen fertig werden. Dem sei nun wie ihm wolle. Für uns gibt es nur Eine Seite, von der aus dies ganze Kapitel Bedeutung hat, und das ist seine Beziehung zu der sehr ernsthaften Frage über das Verhältniss der Grundbücher zum Eisenbahnwesen.

So sehr wir unsererseits mit den allgemeinen Principien dieser ganzen Grundbuchs-Vorlage einverstanden sind, die hier zu erörtern nicht der Platz ist, so müssen wir anderseits lebhaft bedauern, dass die eine Hauptfrage, welche gerade uns berührt, weder in der Vorlage selbst, noch auch in den Verhandlungen über dieselbe hervorgehoben ist. Das ist die Frage nach dem Grundbuchswesen für Eisenbahnen. Wir haben bereits in der obigen Darstellung unsere Auffassung im Wesentlichen darüber ausgesprochen. Das Bedürfniss, dass hier etwas Definitives geschehe, ist wohl ein allgemeines. Dasselbe beruht aber nicht allein auf den Anforderungen eines geordneten Besitzstandes überhaupt, sondern es kommt mit der Entwicklung des Bahnwesens in Oesterreich ein Moment hinzu,

das fast mit jedem Tage bedeutender wird, und im höchsten Grade dringend einer Feststellung bedarf. Das ist das oben bezeichnete Verhältniss der Prioritäten. Es ist den Prioritäten gegangen wie den meisten Erscheinungen des Verkehrs. Sie sind entstanden, weil man ihrer bedurfte, ohne dass man sich genau Rechenschaft über ihr rechtliches Wesen und ihre juristische Stellung abgelegt hätte. Immer geschieht es nun in solchen Fällen, dass sich erst mit der Zeit die Nothwendigkeit herausstellt, für solche durch den Verkehr entstandene Erscheinungen feste rechtliche Formen zu finden. Nun aber ist wenigstens das klar, dass eine solche feste rechtliche Stellung der Prioritäten ohne eine Ordnung des Grundbuchswesens gar nicht möglich ist. Wir behalten uns vor, in unserem Blatte auf das Gebiet dieser Fragen später ernstlich einzugehen. Allein wir wiederholen, dass ohne ein klares Bild vom Grundbuchswesen hier zu keinem definitiven Abschlusse zu gelangen sein wird. Und darum wiederholen wir unser Bedauern, dass man nicht so weit gediehen ist, gerade bei der Vorlage der allgemeinen Grundbuchs-Ordnung auch auf dasjenige der Eisenbahnen schon jetzt einzugehen.

Wir müssen jedoch allerdings zugleich hinzusetzen, dass die Regierung, obwohl sie hier zu keinem bestimmten Resultate gelangt ist, doch nicht unthätig war. Wir glauben, dass der Stand dieser Frage vor der Hand folgender sein dürfte. Man hat von Seiten der Regierung auch hier den Weg der Vernehmungen einzuschlagen, indem man, wie wir glauben, die Landesgerichte einerseits und die grossen Bahnverwaltungen anderseits aufgefordert hat, ihre Meinung zu sagen. Auf Grundlage der sich daraus ergebenden Einläufe soll dann, wie wir annehmen, eben für die nächste Session mit oder ohne Polen und Tiroler eine Vorlage vorbereitet werden.

Wir freuen uns, dass die Regierung diesen Weg überhaupt betritt. Wir können aber nicht umhin, schon jetzt zwei Punkte dabei zur Geltung zu bringen. Der erste hängt überhaupt mit unserer Ansicht über öffentliche Vernehmungen zusammen. Sie werden stets und so auch bei dieser Frage, erst dann recht werthvoll sein, wenn die Regierung bereits eine feste Vorlage fertig hat, um welche sich dann die Gutachten beugen können. Gerade weil die Sache schwierig ist, muss die Regierung hier vorangehen. Zweitens aber sind wir der Ansicht, dass es durchaus unzweck-

mässig wäre, eine solche Vorlage allein vom Justizministerium ausarbeiten zu lassen. Hier wäre entschieden der Platz, das Handelsministerium zugleich um seine Meinung zu fragen. Die Gründe liegen so nahe, dass sie keiner Erörterung bedürfen. Eifersüchteleien würden wir ernstlich beklagen und unsererseits alles thun, um ihnen jeden Grund und Anlass zu nehmen. Uebrigens ist ja die Sache noch nicht recht reif und wir werden seiner Zeit unsere Ansicht über die ganze Angelegenheit aussprechen.

IV. Die Grundsätze des Rechts der Bahnpolizei.

(Centralblatt 1872, Nr. 18.)

Ein durchaus nicht unwichtiger, aber in seiner juristischen Basis nie erörterter Punkt des Eisenbahnrechts ist die Sicherheitspolizei der Bahnen.

Es handelt sich dabei, wenn man auf die Sache eingehen will, um zwei Dinge, die nicht unwesentlich verschieden sind. Zuerst hat es die Sicherheitspolizei der Bahnen mit der Abwendung der Gefahren, sowohl für das Publikum als für den Bahnbetrieb selbst zu thun; dann aber müssen wir zu unserem Bedauern constatiren, dass die Sicherheit der Güter sowohl in den Bahnhöfen als bei der Expedition noch immer keine genügende ist, und dass trotz aller Aufmerksamkeit, die darauf verwendet wird, den Bahnverwaltungen noch immer hier im eignen wie im allgemeinen Interesse eine höchst schwierige und unangenehme Aufgabe zu lösen bleibt.

Nun ist es klar, dass dabei zwei Gesichtspunkte zur Geltung gelangen. Der erste dieser Gesichtspunkte ist der technisch-administrative. Derselbe enthält die Frage, mit welchen Mitteln die Bahnverwaltungen die Sicherung der Bahnen gegen die Gefährdungen beider Arten, die wir erwähnt haben, verhindern wollen; also z. B. die Frage nach öffentlichem Anschlag von Verboten, Aufstellung von Barrièren, von Wächtern, Controle der Manipulation etc. Die Organisirung dieser Anstalten ist eine Sache, die theils nach den örtlichen, theils nach den Verkehrsverhältnissen verschieden geordnet werden muss, und über die sich im Allgemeinen nichts sagen lässt. Hier müssen praktischer Blick und Erfahrung die Grundlage dessen angeben, was zu thun ist.

Etwas wesentlich anderes bedeutet der zweite Gesichtspunkt, der rechtspolizeiliche. Die Voraussetzung, dass alle jene Maassregeln etwas nützen, ist natürlich die, dass sie vom Publikum auch wirklich beachtet werden. Nun ist es Sache der Bahnverwaltung,

darauf zu sehen, dass die Beamten der Bahn als solche ihre Schuldigkeit thun. Es ist keine Frage des Rechts, was in dieser Beziehung zu geschehen hat; die Bahnverwaltung hat ihrem Personal seine Instruktionen zu geben und darauf zu achten, dass sie befolgt werden. Was hier geschieht oder unterbleibt, dafür haftet eben die Bahn sich selber. Etwas ganz anderes ist das Verhältniss zum Publikum, das ist juristisch zum „dritten“.

Unzweifelhaft hat die Bahn als gewöhnliche Eigenthümerin ihres Bahnkörpers das Recht, nicht bloss das Betreten u. s. w. zu verbieten, sondern auch durch Anschläge etc. die Art und Weise der Benützung ihres Bahnkörpers und ihrer Betriebsmittel vorzuschreiben. Kurz sie hat in Beziehung auf alle dahin gehörigen Fragen alle Rechte eines Privateigenthümers. Diese bestehen nun darin, der offenen Gewalt nöthigenfalls Gewalt entgegenzusetzen; sonst aber bleibt ihr nichts übrig, als sich vermöge der gewöhnlichen Besitzstörungsklage, resp. Klage auf Schadenersatz gegen den Einzelnen zu schützen, wenn derselbe ihre Anordnungen nicht achtet. Weiter geht ihr Privatrecht nicht.

Nun ist es allerdings gar nicht zweifelhaft, dass gerade bei den Bahnen dies einfache Privatrecht geradezu illusorisch ist. Auf den Bahndämmen, in den Räumen der Bediensteten, wo kein Andrang des Publikums ist, lässt sich am Ende denken, dass man damit ausreicht. Allein auf den Stationsplätzen und auf den Zügen ist es fast geradezu unmöglich, dass dies Privatrecht im Princip und Ausführung genüge. Es muss daher hier ein anderes Princip als Grundlage der Rechtsbildung eintreten.

Auch dieses Princip ist an sich sehr einfach. Jede Bahn ist ihrer Natur nach nicht bloss ein geschäftliches Unternehmen ihrer Aktionäre, sondern zugleich ein öffentliches Institut. Ihre Funktion, der Massentransport der Güter und Personen, hat ganz unzweifelhaft den Charakter einer öffentlichen Thätigkeit. Die Störung dieser Funktion ist daher, so wie sie durch Nachlässigkeiten oder bösen Willen der Einzelnen geschieht, nicht mehr eine Störung eines Einzelrechts, sondern sie enthält stets zwei Dinge zugleich, deren öffentlicher Charakter nicht bestritten werden kann. Das ist die Gefährdung des öffentlichen Verkehrswesens, die in der Störung des Bahnbetriebes liegt einerseits und die Gefährdung der eigentlichen Sicherheit der Güter und Personen, die befördert werden andererseits. Es folgt daraus, dass der Schutz gegen alle solche Gefähr-

dungen gleichfalls den Charakter des Schutzes öffentlicher Sicherheit haben muss. Die dafür bestimmten Massregeln nennen wir im Allgemeinen die „Polizei“. Es kann daher nicht bestritten werden und ist nie bestritten worden, dass der Schutz der Bahn und ihres Betriebes ein Theil der öffentlichen Sicherheitspolizei ist, und dass somit die Gesammtheit der darauf bezüglichen Massregeln die „Bahnpolizei“ bilden.

Das alles, denken wir, ist sehr einfach. Allein die juristische Frage ist die, wer denn erstens zur Ausübung dieser Bahnpolizei competent oder öffentlich berechtigt ist und zweitens wie weit diese Competenz ihrerseits zu gehen habe.

Die erste dieser Fragen hat sich bisher einfach durch den Usus erledigt, und bedarf auch weiter nichts als einer juristischen Motivirung. Competent zur Ausübung der Bahnpolizei sind alle von der Bahnverwaltung angestellten und mit den erforderlichen äusseren Abzeichen von der Bahn selbst zu diesem Ende ausgerüsteten Personen. (Uniform, Dienstzeichen.) Es muss, auch ohne dass ein besonderer Akt vorliegt, angenommen werden, dass in dieser Aufstellung durch die Bahnverwaltung eine Uebertragung der Ortspolizei an die Bahnbediensteten liegt, und dass bei den Bahnen wie bei den Gemeinden daher von einem „übertragenen Wirkungskreise“ für diesen Theil der Polizei gesprochen werden muss. Wir glauben, dass man dies als einen durch den Usus bereits allgemein anerkannten Rechtssatz ansehen kann. Fraglich kann dabei nur der Fall werden, wo die öffentliche Gewalt neben den Bahnbediensteten noch eigne Polizeibeamte aufstellt. In welchem Verhältniss stehen beide zu einander? Hat die Polizei den Weisungen der Bahnbediensteten, oder umgekehrt, haben die Bahnbediensteten den Weisungen der Polizeibeamten zu folgen? — Wir glauben, dass sich diese Frage einfach dadurch erledigt, dass beide sich in der Weise ergänzen, dass in Angelegenheiten der eigentlichen Bahn die Amtspolizei den Bahndienern, in Sachen der allgemeinen Sicherheit die Bahndiener der Amtspolizei zu folgen haben. Damit wäre diese Frage erledigt. Eine andere Grundlage hat die folgende.

Wenn nämlich die Organe der Bahnpolizei nun auf Grundlage ihrer Instruktion etc. thätig sind, welche Mittel stehen ihnen rechtlich zu Gebote, um die Befolgung jener Vorschriften von den Einzelnen zu erzwingen?

Diese Frage ist dadurch schwierig, dass dieser Zwang nicht ohne direktes Eingreifen in die Rechtssphäre des Einzelnen denkbar ist.

Für diesen Zwang nämlich gibt es nur zwei Mittel. Das erste ist die Festnahme, das zweite ist die Aufstellung von Polizeistrafen für diejenigen, welche den Anordnungen nicht Folge leisten. Will man beide Zwangsmittel nicht anwenden, so kann man überhaupt nicht die Befolgung jener Vorschriften gegen Nachlässigkeit oder bösen Willen erreichen. Will man sie aber zugeben, so muss man sich Rechenschaft ablegen von den wirklichen Verhältnissen, welche dadurch entstehen. Zu diesem Ende wird man wohl beide Fragen wieder besonders behandeln müssen. Wir wollen versuchen, unsere Ansichten darüber kurz zu formuliren.

Was zuerst die „bahnpolizeiliche Festnahme“ betrifft, so unterscheiden wir sie von der „Verhaftung“ in der Weise, dass sie nur geschehen kann, um das betreffende Individuum den Polizeiorganen zur Einleitung des weiteren Verfahrens — wirkliche Verhaftung oder Freilassung — zu übergeben. Dabei soll man wieder unterscheiden. Den Bahnbeamten muss stets das Recht der „Entfernung“ des Betreffenden sowohl vom Bahnkörper als vom Zuge zustehen, wenn der Zustand des letzteren — Betrunkenheit, Irrsinn u. s. w. — denselben gefährlich macht. In diesem Falle hört das Recht des Bahnbediensteten auf, bei der Grenze der Bahn; was jenseits derselben geschieht, hat ihn nur ausnahmsweise zu kümmern. Die „Festnahme“ dagegen hat nicht mehr einen Zustand, sondern eine bestimmte Handlung des Betreffenden zur Voraussetzung, welche nach dem Ermessen des Bahnbediensteten strafbar ist. Der letztere muss ein solches Recht haben, jedoch soll sofort der Betreffende vor den Stationschef geführt und von diesem über die Uebergabe des Festgenommenen an die amtliche Polizei, oder aber über die Freilassung entschieden werden. Die Bahnbediensteten müssen dabei das polizeiliche Recht der Zwangsgewalt haben, so weit sie für das Obige erforderlich ist. Dagegen hat der Einzelne wieder gegenüber diesem Rechte das Recht auf Beschwerde und Klage nach den allgemeinen Grundsätzen, die für beide in des Vollziehenden Gewalt aufgestellt sind; die Beschwerde ist dann bei den Bahndirektoren anzubringen, die Klage bei dem ordentlichen Gericht. Stehen diese Punkte fest, so ist wohl für das ganze Gebiet nichts mehr unklar. Die weitere Entwicklung des Details müssen wir hier zur Seite lassen.

Das Recht der Bahnpolizeistrafen dagegen bedürfte wohl einer näheren Entwicklung, doch glauben wir, dass die Grundsätze selbst an sich einfach sind, wenn man über das Polizeistrafrecht überhaupt sich einig ist.

Wir haben uns an einem anderen Orte darüber ausführlich ausgesprochen (Polizeirecht oder C. 4. der Inneren Verwaltung) und wollen uns hier damit begnügen, die leitenden Gedanken für die Anwendung jener Principien auf die Bahnpolizei zu bezeichnen.

Zuerst muss die Bahnverwaltung, da sie wie gesagt, ein Organ der öffentlichen Sicherheitspolizei innerhalb ihrer Competenz ist, das Recht haben, Ordnungsstrafen auszuschreiben. Jedoch sollen dafür zwei leitende Grundsätze gelten.

Einerseits soll der zum Theil schon in Deutschland anerkannte Satz gelten, dass solche Ordnungsstrafen nicht einseitig von der Bahnverwaltung aufgestellt und in ihrer Höhe bestimmt werden dürfen. Es muss vielmehr jede solche Ordnungsstrafe vorher der Polizei mitgetheilt und von derselben genehmigt werden, weil es sich auch hier für die Bahn um einen „übertragenen Wirkungskreis“ handelt.

Zweitens soll eine solche Ordnungsstrafe am geeigneten Orte öffentlich angeschlagen sein, damit nicht der Betreffende sich darauf berufen könne, dass er die Anordnung nicht gekannt habe.

Die wahre Schwierigkeit bildet eigentlich nur die Frage nach dem Verfahren in solchen Fällen. Einfach ist natürlich die Sache, sobald der Betreffende selbst nachgibt, und die Strafe zahlt. Weigert er sich aber, so muss er allerdings vor die Amtspolizei geführt werden, um dort die Sache auf kurzem mündlichen Wege zur Entscheidung zu bringen. Nach der ganzen Natur des Bahnverkehrs sind wir jedoch der Meinung, dass hier eine Modifikation eintreten muss, um den Verkehr nicht zu stören. Diese müsste darin bestehen, dass jeder berechtigt ist, gegen Deponirung des Strafbetrages bei dem Stationschef, der seinerseits den Empfang bestätigt, ungehindert reisen zu können. Es ist dann Sache desselben, sich hinterher durch einen Rechtsfreund zu beschweren oder eine förmliche Klage zu erheben. Dagegen muss in solchem Falle die Bahnverwaltung durch ihren höchsten Stationsbeamten berechtigt werden, ein Pfandrecht an den Effekten der Person zu üben, wenn dieselbe die Kaution nicht erlegen will. Immer hat aber die letztere das Recht, sich wegen missbräuchlicher Ausübung dieser ihrer polizeilichen Straf-

gewalt an das ordentliche Gericht zu wenden, und die Bahn für Nachtheile und Störung haftbar zu machen.

In England ist es mehrfach üblich, dass die Bahnverwaltungen die Urtheile des Friedensgerichts gegen Personen, die die Bahn oder den Verkehr verletzen, in öffentlichen Anschlagzetteln mit Namen und Strafbetrag publiciren. Die Wirksamkeit solcher Massregeln setzt wohl ein sehr wenig gebildetes Publikum voraus.

Dies sind unseres Erachtens die allgemeinen Grundsätze für die Bahnpolizei nach ihrem rechtlichen Standpunkt. Das administrative Moment fordert natürlich eine andere Behandlung.

V. Das Gebühren-Aequivalent und die Eisenbahnen.

Die Frage nach dem Gebühren-Aequivalent und seine Anwendung auf Eisenbahnen hat in neuester Zeit eine Gestalt angenommen, die bereits zu ernstlichen Controversen zwischen den Verwaltungen und dem Central-Taxamt geführt hat, und die noch einer Entscheidung des Finanzministeriums entgegen sieht. Wir glauben, dass die Tragweite dieser Entscheidung so gross ist, dass eine genaue und möglichst objektive Betrachtung der Sache und zwar nicht bloss für die Eisenbahnen unerlässlich ist. Denn es ist bekannt, dass nach dem Gebühren-Gesetze Tarif, P. 106 B, e, 2 alle „Actiengesellschaften und andere Erwerbsgesellschaften,“ deren Mitgliedern ein Antheil an dem Vermögensstamme zusteht, demselben Rechte unterworfen sind.

Die Natur des Gebühren-Aequivalents überhaupt ist bekannt. Da die „todte Hand“ nicht stirbt, so würde sie der Uebertragungsgebühr für den Todesfall in allen ihren Formen entgehen, und damit gegenüber dem Nachlasse jedes Sterblichen eine Ungleichheit der Besteuerung entstehen. Das Gesetz hat daher an die Stelle jener Gebühr für Verlassenschaften im Privatbesitz ein „Aequivalent“ gesetzt, und zwar in der Weise, dass jede todte Hand alle 10 Jahre drei Percent des Werthes dieser von ihr übernommenen unbeweglichen Güter zu zahlen hat. Dabei liegt zugleich der Gedanke zum Grunde, dass die todte Hand nicht bloss nicht stirbt, sondern auch sehr selten einmal erworbene Immobilien wieder veräussert. Das Gebühren-Aequivalent soll daher zugleich in diesem Punkte die Ausgleichung der Steuer enthalten.

Die Frage, um welche es sich hier handelt, ist nun nicht die, ob dieser Gebührensatz zu hoch oder zu niedrig ist, sondern vielmehr

die, welches das Objekt ist, auf dessen Werth die Steuer mit ihren 3 Proc. angewendet werden soll.

Die eigentliche Bedeutung dieser Frage liegt nun darin, dass eine Actiengesellschaft (hier die Eisenbahnen) irgend ein Grundstück zu einem niedrigen Preise erworben und dann auf dasselbe Baulichkeiten aufgeführt haben kann, die den Werth des erworbenen Grundes um das hundert-, ja um das vielhundertfache übertreffen. Wenn z. B. eine Bahn in einem Gebirge ein Joch Landes mit 10—50 fl. erwirbt und dann einen Viadukt darauf baut, der 50.000 fl. kostet, oder wenn eine Actiengesellschaft eine Wasserkraft einer Mühle erwirbt mit 1000 fl. und eine Maschine mit 100.000 fl. anlegt, oder einen Sumpf erwirbt und ein Gebäude mit Pilottirung darauf herstellt, so hat sie allerdings den Werth des von ihrer Anlage untrennbaren Grundes um das Vielfache erhöht. Nun ist dieser, sich alle Tage wiederholenden Thatsache die Zumuthung entgegen getreten, als dasjenige Objekt, dessen Werth der Berechnung der obigen 3 Proc. zum Grunde gelegt werden solle, nicht den des ursprünglichen Immobile, sondern den des alten Immobile, inclusive des Werthes der darauf hergestellten Baulichkeiten und Anstalten anzusetzen, was nach dem M.-Erl. v. 18. Mai 1870 in der Weise zu geschehen hätte, dass man diesen Werth mit der 150fachen Grund- oder 250fachen Hausclassen- oder 100fachen Hauszinssteuer bestimmt. Natürlich vertreten dieser Auffassung gegenüber, welche alle Etablissements von Actiengesellschaften in die grösste Gefahr bringen würde, die Eisenbahnen den Standpunkt, dass diese Berechnung weder dem Geiste noch dem Wortlaut des Gesetzes entspreche, sondern dass vielmehr für die Berechnung der 3 Proc. nur derjenige Werth zum Grunde gelegt werden könne, der sich für das betreffende Immobile in dem Augenblicke ergab, als es in den Besitz der Gesellschaft überging.

Wir unsererseits müssen nun diese letztere Auffassung für die allein richtige halten, und zwar theils aus allgemeinen Gründen, theils im Sinne der ersten fundamentalen Principien aller Besteuerung überhaupt.

Sollte nämlich eine Actiengesellschaft den Werth ihrer Besitzungen ohne Rücksicht auf das, was sie auf denselben verwendet hat, für alle Zeiten mit 3 Proc. für 10 Jahr, also jährlich mit $\frac{3}{10}$ des ganzen Werthes besteuern müssen, so würde jede Actiengesell-

schaft dadurch nicht etwa den Privatunternehmungen gleichstehen, was ja doch die Absicht des Gebühren-Aequivalents ist, sondern es würde, da sie für ihre neue Capitalsanlage ohnehin alle Steuern jeder Capitalsanlage eines Privaten gleichsteht, eine neue $\frac{3}{10}$ tige Vermögenssteuer eigens für jede Actiengesellschaft mit Immobilienbesitz neu eingeführt werden.

Der Gedanke, der dem Gebühren-Aequivalent zu Grunde liegt, ist nämlich an sich richtig: das Gebühren-Aequivalent soll die Finanzen davor sichern, dass sie durch Uebergang in die todte Hand nicht eine Steuer verlieren, die sie bisher hatten. Sie hatten aber nur die alte Besteuerung des Werthes, und mehr zu verlangen, war nie die Absicht des Gesetzes und konnte es gar nicht sein, wie sich aus dem Folgenden ergeben wird. Es ist daher die Ueberschreitung der 3 Proc. nicht etwa die Erweiterung der alten, sondern geradezu die Einführung einer neuen Steuer; und diese neue Steuer, wenn sie wirklich ausgeführt wäre, würde, da sie den ungefähren Betrag der Amortisation der betreffenden neuen Anlagen enthält, diese Amortisation vernichten, und mithin jede Actiengesellschaft grundsätzlich schlechter stellen als jedes Privatunternehmen. Kann das beabsichtigt sein? Es ist uns nicht zweifelhaft, dass daran die Gesetzgebung nie gedacht hat, und dass daher die Verwaltung nicht berechtigt ist, diesen Weg zu betreten.

Gehen wir nun zur Erörterung der einzelnen Gesichtspunkte in dieser Frage über, so treten Erwägungen ein, die jenes Ansinnen zu einem geradezu unmöglichen machen. Nach dem Geb.-Ges. sind alle unbeweglichen Sachen, welche der „Grund- und Gebäudesteuer nicht unterliegen“ vom Gebührenäquivalent frei. Es folgt daraus, das erstlich schon nach dem Gesetze selber, die bestehende Grund- und Gebäudesteuer der betreffenden Immobilien der Bemessung zum Grunde gelegt werden soll; denn hätte man künftige Anlagen mit hineingezogen, so wäre ja der obige Satz ein unlösbarer Widerspruch. Es folgt aber zweitens, dass es unfindlich ist, wie man z. B. einen Damm oder einen Viadukt, die weder der Grund- noch der Gebäudesteuer als solche unterliegen, in das Gebühren-Aequivalent eines expropriirten Joches Land hineinrechnen will. Die wunderliche Consequenz wäre sonst, dass, wo ein Grund steuerfrei, und mithin dem Gebührenäquivalent nicht unterworfen wäre, der Bahndamm als solcher gleichfalls aber steuer-

frei ist, der steuerfreie Damm auf dem steuerfreien Grund, beide für sich steuerfrei, zusammen aber dem, eben diesem die Verlassenschaftssteuer ersetzenden Gebührenäquivalent unterliegen, das in solchen Fällen leicht das zehnfache der höchsten Grundsteuer betragen kann! Wir halten eine solche Besteuerungstheorie für geradezu unmöglich.

Indess hätte die Sache einen Grund, wenn das Wegfallen des Gebührenäquivalents für den Mehrwerth des auf den Grund verwendeten Capitals die Folge hätte, dass dieses Capital nicht besteuert würde. Allein hiefür ist nur geringe Sorge, denn dieses Capital wird, wenn es ein Haus ist, sofort mit der Classen- und Zinssteuer, wenn es ein Theil einer ganzen Unternehmung ist, mit der Einkommensteuer ausgiebig besteuert. Die Rechnung ist daher sehr einfach. Nehmen wir an, das erworbene Immobile koste 900 fl., das Gebührenäquivalent = 3 % alle zehn Jahre, wäre jährlich demnach 2 fl. 70 kr. Nun baut eine Actiengesellschaft darauf ein Haus. Das Haus kostet 90.000 fl. Rechnet man nun das Gebührenäquivalent nach dem Werth des ursprünglichen Grundes und den Bauwerth, so hätte die Gesellschaft 90.900 fl. mit $\frac{3}{10}$ % zu versteuern, also mit 272 fl. 70 kr.; und dazu die Gebäudesteuer, gerade wie ihr Nachbar, der Privatbesitzer, so dass, wenn dieser für das Objekt z. B. 500 fl. Steuer gebe, sie mit mehr als der Hälfte mehr besteuert wäre? Eine härtere Ungleichheit der Besteuerung lässt sich wohl kaum denken; und diese beruht darauf, dass das investirte Capital eben doppelt besteuert wird, erstlich mit der Vermögenssteuer des neuen Gebührenäquivalents und zweitens mit der allgemeinen Besteuerung jeder Capitalsanlage. Ja, treibt man das Princip auf seine äusserste Consequenzen, was an sich vollkommen motivirt ist, so müsste z. B. eine Bahn ihr gesamtes Anlage-Capital für Unter-, Ober- und Hochbau mit $\frac{3}{10}$ % als Gebührenäquivalent besteuern, denn die Finanzen hätten das Recht, alles was auf dem expropriirten Grunde überhaupt erbaut ist, in die dem Aequivalent zur Basis dienende Werthberechnung aufzunehmen. Wir sehen vor der Hand nicht, wie man das vermeiden will. Es ist klar, dass es consequent ist. Wird aber die Consequenz Unsinn, so kommt das daher, dass das Princip falsch ist. Und hier ist es doppelt falsch, weil eben dies ganze Anlagecapital ja durch die Einkommensteuer bereits gründlich besteuert ist und alljährlich, wie wir gleich sehen werden, bei jedem Todesfall

in jeder Erbschaftsbesteuerung ohnehin mit derselben Steuer belegt wird, welche jenes Gebührenäquivalent ersetzen soll. Es ist daher vollkommen unzweifelhaft, dass die Uebertragung des Gebührenäquivalents auf die auf dem expropriirten Grunde nun verwendeten Capitalsanlagen eine doppelte Besteuerung, und zwar eine durch kein Gesetz motivirte Vermögenssteuer enthalten würde.

Auf dieser Grundlage halten wir an der Ueberzeugung fest, dass die Entscheidung in der obigen Frage unbedingt nur im Sinne der Anforderungen der Bahnen fallen kann. In der That liegt es auf der Hand, dass, wenn das Gebührenäquivalent wirklich auch auf die investirten Capitalien der Bahnen ausgedehnt werden sollte, die schreiendste Ungleichheit zwischen den Actiengesellschaften, die mit Immobilien arbeiten, und den Creditgesellschaften einträte. Schliesslich aber ist es, wie wir schon angedeutet haben, ein fast unbegreiflicher Irrthum, zu meinen, dass der Werth solcher Capitalien, z. B. der Bauwerth der Bahnen, der Verlassenschaftssteuer entzogen sei. Dieser Werth ist vielmehr in den Actien vorhanden, und wird daher nach §. 57 des Geb.-Ges. ohnehin mit der Erbschaftsgebühr besteuert. Wenn nun z. B. das durch dieses Geld der Actionäre mit 90.000 fl. gebaute Haus als Eigenthum der „todten Hand“ mit $\frac{3}{10}\%$ als Gebührenäquivalent versteuert wird, weil es dem Verkehr entzogen ist, dieselben 90.000 fl. als Erbschaft aber in der Gestalt von Actien der Erbschaftsgebühr unterworfen werden, während ohnedies dies Haus der Zinssteuer, und dem Ertrag der Einkommensteuer unterliegt, so ist es klar, dass die Grundvorstellung, als sei der investirte Werth auf den Grundstücken der Uebertragungsgebühr nicht unterstellt, gründlich falsch, und dass jenes Ansinnen in der Berechnung des Gebührenäquivalents eine durch nichts gerechtfertigte nochmalige Verlassenschaftsbesteuerung desselben Objectes ist. Wie man dies hat übersehen können, will uns nicht einleuchten.

Wir glauben nach dem Dargelegten in Einzelheiten der Frage nicht weiter eingehen zu sollen; möge man uns nur, und zwar nicht bloss für die Bahnen, sondern für jede Actiengesellschaft, das einzige beantworten, ob man glaubt, dass wenn bei einer Verlassenschaft der gesammte Actienbesitz einer solchen Unternehmung (z. B. einer Bahn) durch die Erbschaftssteuer getroffen wird, —

auf einmal oder successive ist hier gleich — die Bahn selbst nicht factisch mit allen ihrem Besitze der Erbschaftsbesteuerung unterliegt, und eben desshalb eigentlich auch das Gebührenäquivalent schon für das ursprüngliche Grundstück eine doppelte Besteuerung der Erbschaftsmasse enthält?

Auf dieser Grundlage halten wir an der Uebersetzung fest. dass die Entscheidung in der obigen Frage unbedingt nur im Sinne der Anforderungen der Bahnen fallen kann. In der That liegt es auf der Hand, dass wenn das Gebührenäquivalent wirklich auch auf die investirten Capitalien der Bahnen ausgedehnt werden sollte, die schärfste Ungleichheit zwischen den Actiengesellschaften, die mit Immobilien arbeiten, und den Creditgesellschaften eintrat. Schliesslich aber ist es, wie wir schon angedeutet haben, ein fast unüberwindliches Irrthum zu meinen, dass der Werth solcher Capitalien z. B. der Bauwerth der Bahnen, der Verlassen- schaftsteuer entzogen sei. Dieser Werth ist vielmehr in den Actien vorhanden, und wird daher nach §. 57 des Erb- Ges. ohnehin mit der Erbschaftsgebühr besteuert. Wenn nun z. B. das durch dieses Geld der Actionäre mit 90.000 fl. erbaute Haus als Eigen- thum der „toten Hand“ mit $\frac{3}{10}\%$ als Gebührenäquivalent ver- steuert wird, weil es dem Verkehr entzogen ist, dieselben 90.000 fl. als Erbschaft aber in der Gestalt von Actien der Erbschaftsgebühr unterworfen werden, während obneides dies Haus der Zinssteuer und dem Fiskus der Einkommensteuer unterliegt, so ist es klar, dass die Grundvorstellung, als sei der investirte Werth auf den Grundstücken der Uebertagsungsgebühr nicht unterstellt, gründlich falsch, und dass jenes Aussehen in der Berechnung des Gebühren- äquivalents eine durch nichts gerechtfertigte nochmalige Ver- lassenschaftbesteuerung desselben Objectes ist. Wie man dies hat übersehen können, will uns nicht einleuchten.

Wir glauben nach dem Dargestellten in Einzelheiten der Frage nicht weiter eingehen zu sollen; möge man uns nur, und zwar nicht bloss für die Bahnen, sondern für jede Actiengesellschaft, das ständige Beantworten, ob man glaubt, dass wenn bei einer Ver- lassenschaft der genannte Actienbesitz einer solchen Unternehmung (z. B. einer Bahn) durch die Erbschaftsteuer getroffen wird, —

laxe muss man daher zum Schluss kommen, dass eine Besteuerung jener Beiträge offenbar nicht motivirt ist. Diese Erwägungen sind nun in dem nachfolgenden Bericht eingehend dargelegt; wir lassen denselben mit seinem massgebenden Theile hier folgen, wobei wir bemerken, dass derselbe, obwohl für eine einzelne Bahn bestimmt, in allem Wesentlichen für alle andern Gültigkeit haben dürfte.

VI. Die Einkommensteuer und die Pensionsstatute der Eisenbahnen.

Fall des ohne ihr Verschulden erfolgten Austrittes aus dem Dienste eine bestimmte Pension zu gewähren. Mitglieder dieses Pensions-

Die Frage, welche unsere Ueberschrift bezeichnet, ist nicht bloss eine praktisch wichtige, sondern berührt auch so viele Beziehungen des Steuergesetzes, dass wir nicht umhin können, untenstehend eine unserer Ueberzeugung nach sehr gründlich und umsichtig gearbeitete Untersuchung desselben mitzutheilen. Da die Angelegenheit alle Bahnen betrifft, so glauben wir mit wenig Worten den Standpunkt der Sache als Eingang darlegen zu dürfen.

Jeder Pensionsfond besteht aus zwei Theilen: den Beiträgen der Beamten und denen der Bahnen. Die Quellen, aus denen beide Theile fliessen, sind schon besteuert, ehe der Pensionsfond gebildet ist, der Gehalt der Beamten durch die Einkommensteuer, der Ertrag der Bahnen durch die Ertragsbesteuerung derselben. Wenn nun der Beitrag der Bahnen in dem Augenblick, wo er in die Pensionskassa fliesst, noch einmal besteuert wird, um dann, wenn er als Pension an die Einzelnen ausgezahlt wird, wieder der Einkommensteuer II. Klasse unterworfen zu sein, so wäre derselbe damit zweifach besteuert. Da die Beiträge der Beamten, wenn sie für den Pensionsfond abgezogen werden, in diesem Theile nicht besteuert werden, so würde schliesslich die eine Hälfte des Pensionsfondes damit weniger als die andere besteuert erscheinen. In der That lässt sich daher eine Besteuerung der Beiträge der Bahnen an den Pensionsfond nur dann denken, wenn der letztere eine selbständige juristische Persönlichkeit wäre, die durch diese Beiträge eine selbstständige Einnahme bezöge. Offenbar ist das aber nicht der Fall, da der Pensionsfond ein Theil der finanziellen Bahnverwaltung ist, der sich nur dadurch von den übrigen unterscheidet, dass er unter der Selbstverwaltung der Betheiligten steht; denn wenn die Bahnen die Pensionen ihrer Beamten nicht in der obigen Weise sicherten, so würden sie es von Fall zu Fall thun müssen. Auf dieser Grund-

lage muss man daher zum Schlusse kommen, dass eine Besteuerung jener Beiträge offenbar nicht motivirt ist. Diese Erwägungen sind nun in dem nachfolgenden Bericht eingehend dargelegt; wir lassen denselben mit seinem massgebenden Theile hier folgen, wobei wir bemerken, dass derselbe, obwohl für eine einzelne Bahn bestimmt, in allem Wesentlichen für alle anderen Giltigkeit haben dürfte.

„Das Pensions-Institut ist zu dem Zwecke gegründet, den definitiv angestellten Beamten und Dienern der Gesellschaft auf den Fall des ohne ihr Verschulden erfolgenden Austrittes aus dem Dienste eine bestimmte Pension zu gewähren. Mitglieder dieses Pensions-Institutes sind alle definitiv angestellten Beamten und Diener der Gesellschaft, welche ein Alter von 40 Jahren nicht überschritten, oder im Falle der Ueberschreitung dieses Alters eine Pensions-Zusicherung erhalten haben.

Der Fond dieses Institutes wird vor Allem gebildet durch die Beiträge, welche die beteiligten Beamten und Diener selbst in Gestalt von Abzügen von ihren Gehältern leisten. Das Pensions-Institut ist demnach zunächst eine Gesellschaft, eine Vereinigung von Personen zur wechselseitigen Unterstützung. Das Princip, auf dem dasselbe beruht, ist das der Gegenseitigkeit. Was dem Einen genommen wird, soll dem Andern zukommen.

Der Fond des Institutes wird allerdings auch gebildet aus anderen Zuflüssen: aus Beiträgen der Eisenbahngesellschaft, aus den bei der Gesellschafts-Kasse eingehenden Strafgeldern, aus der Hälfte der Finderlöhne für in den Bahnhöfen oder Wagen gefundenen fremden Gegenstände u. s. w. Aber auch diese Zuflüsse sind ausschliesslich zu der Entrichtung der festgesetzten Pensionen an die beteiligten Beamten und Diener bestimmt. Sie sind eine Zubusse zu den von den Mitgliedern des Pensions-Institutes selbst aufgebracht, für sich allein aber unzulänglichen Beiträgen. Auch diese Zuflüsse sollen daher nur den Mitgliedern des Pensions-Institutes selbst in Gestalt der Pensionen zu Gute kommen.

Sollten die Vermögensverhältnisse des Pensions-Institutes dergestalt anwachsen, dass dasselbe der ordentlichen Zuflüsse in ihrem vollen Belaufe nicht mehr bedarf, so wird der Verwaltungs-Ausschuss dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft vorzuschlagen haben, ob und wie weit die statutenmässig zu leistenden Beiträge abgemindert werden können. Die in Rede stehenden Zuflüsse sollen also auch nur in jener Höhe in Anspruch genommen werden, die zur Deckung

der, der Wahrscheinlichkeitsrechnung zufolge jährlich entfallenden Pensionen nöthig ist.

Tritt endlich aus was immer für einem Anlasse der Fall der Auflösung des Pensions-Institutes ein, so wird das vorhandene Vermögen des Pensionsfondes vorerst zur Sicherstellung der bestehenden Pensionen und der zur Erlangung derselben erworbenen Ansprüche, dann zur Rückzahlung der Einlagen sammt 5 Procent Zinsen an jene Theilnehmer des Institutes, welche noch keine Pensionsansprüche erworben, verwendet, und woferne die eigenen Mittel des Pensionsfondes hierzu nicht ausreichen, das eben Fehlende von der Aktiengesellschaft der Bahn geleistet.

Wenn nach solcher Erfüllung seiner Belastungen noch Mittel des Pensionsfondes erübrigen, so steht dem Verwaltungsrathe das Recht zur Verfügung darüber mit der alleinigen Beschränkung zu, dass selbe immer nur zu Gunsten der Mitglieder des Pensions-Institutes zu geschehen hat. Also auch im Falle der Auflösung des Pensions-Institutes sollen die Mittel desselben Niemand sonst als den Mitgliedern zufallen.

Aus dem Vorstehenden aber ist klar, dass bei diesem Pensions-Institute nicht dieses selbst, als ein über den Mitgliedern stehendes, von ihnen unabhängiges, von ihnen verschiedenes, selbstständiges Rechtssubjekt erscheint, sondern dass die berechtigten Vermögenssubjekte eben diese Mitglieder selbst sind und zwar die jeweiligen Mitglieder, die in ihrer Gesamtheit das Pensions-Institut bilden. Mit anderen Worten: es ist klar, dass dieses Pensions-Institut keine juristische Person, sondern eine Societät ist. Alles an ihr bezieht sich allein auf die Mitglieder, sie selbst ist nur eine Form, sie ist nur da wegen der Mitglieder. Alle ihre Einkünfte sind nur bestimmt zur Vertheilung unter die Mitglieder, zur Entrichtung der Pensionen, die ihnen nach dem zwischen ihnen und der Bahnunternehmung bestehenden Dienstvertrage gebühren. Diese Einkünfte sollen nicht grösser sein, als zu diesem Zwecke nöthig ist. Dass das Institut für sich — ohne Rücksicht auf die Mitglieder — ein Vermögen schaffe, ist geradezu ausgeschlossen. Wenn das Institut aufgelöst wird, und auch nach Sicherstellung aller Pensionsansprüche noch aktives Vermögen erübriget, so soll auch dieses wieder nur den Mitgliedern des Pensionsvereines zu Gute kommen.

Das Vermögen des Institutes, der Pensionsfond, soll nicht einem ideellen, einem fingirten Rechtssubjekte unterworfen sein. Die, denen er gehört, sind die leibhaftigen, greifbaren Mitglieder selbst.

Es ist nicht möglich, es deutlicher zu bezeichnen, dass die berechtigten Subjekte des Pensionsfondes die Mitglieder des Pensions-Institutes — und sonst Niemand — sind.

Steht nun aber einmal dies fest, dann ergibt sich auch das Folgende mit Nothwendigkeit. Existirt überhaupt ein Pensions-Institut oder ein Pensionsfond als selbstständiges Rechtssubjekt nicht, so kann es auch kein Einkommen geben, das dieses Pensions-Institut oder dieser Pensionsfond bezieht. Ist aber ein Einkommen nicht vorhanden, dann fehlt das Objekt einer Einkommensteuer, es entfällt damit diese von selbst.

Aus dem Obenstehenden aber ergibt sich noch ein Weiteres. Es ist in der That eine Gesellschaft, die von den Mitgliedern des Pensions-Institutes gebildet wird; aber eine Gesellschaft, die auf Gegenseitigkeit beruht, deren Zweck kein anderer ist, als für die Entrichtung der Pensionen an die Mitglieder vorzusorgen, deren Einkünfte nach dem Bedarf für diese Pensionen bemessen sind. Es ist demnach eine Gesellschaft, die einen Erwerb oder Gewinn von vornherein ausschliesst. Die Absicht in der die Mitglieder sich vereinigen, ist nicht auf die Erzielung eines Gewinnes, sondern auf wechselseitige Unterstützung gerichtet. Als steuerpflichtig aber ist nur „eine Handels- oder andere Erwerbsgesellschaft zu behandeln, welche ein Geschäft zum gemeinschaftlichen Erwerbe betreibt“. (§. 18 des Eink. Steuer-Pat. v. 29. Oktobr. 1849.)

Wenn nun aber das Pensions-Institut ein Rechtssubjekt mit eigenem Einkommen nicht ist und wenn die Gesellschaft, von welcher dasselbe gebildet wird, nicht zum gemeinschaftlichen Erwerbe, sondern nur zur wechselseitigen Unterstützung da ist, so folgt:

1. Dass das Einkommen, welches als dasjenige des Pensions-Institutes erscheint, in der That dasjenige seiner Mitglieder ist; und
2. dass dieses Einkommen den Mitgliedern in Gestalt der Unterstützungsbeträge, zu deren Aufbringung die Gesellschaft gegründet ist, in Gestalt der Pensionen, also ganz und ungeschmälert zukommt.

Demnach sind auch die Beiträge, welche die Gesellschaft der betreffenden Bahn dem Pensions-Institute jährlich leistet, kein Einkommen dieses letzteren, sondern ein Einkommen der Mitglieder

dieses Institutes, und kommen auch diese Beiträge allmählig und im Verlaufe der Zeit aber ganz ungeschmälert, in Gestalt der Pensionen eben diesen Mitgliedern zu.

Die Beziehung, in welcher die Gesellschaft des Pensions-Institutes als solche zu diesen Beiträgen steht, beschränkt sich darauf, dass dieselbe durch den Verwaltungs-Ausschuss dieselben in Empfang nimmt, aufbewahrt, fruchtbringend anlegt und je nach Bedarf unter die pensionsberechtigten Mitglieder vertheilt. Ihre Funktionen sind keine anderen als die eines Bevollmächtigten der Mitglieder, eines Verwalters, eines Depositars ihres Einkommens.

Das Einkommen also, das allein wirklich vorkommt, ist ein Einkommen der bei dem Pensions-Institute beteiligten Beamten und Diener; und die Gestalt, in der dieses Einkommen sich sichtbar darstellt, sind die Pensionen, die diese beziehen.

Diese Pensionen aber unterliegen ohnehin der Einkommensteuer nach §. 4 des Pat. vom 29. Oktober 1849, II. Klasse b. 2.

Wenn die Beiträge, welche die Eisenbahngesellschaft dem Pensions-Institute leistet, auch als solche der Einkommensteuer unterzogen werden sollten, so würden dieselben daher doppelt besteuert werden.

Es ergibt sich somit, dass die Beiträge, welche die Eisenbahngesellschaft dem Pensionsfonde im Jahre 1868 mit 16009 fl. 67 kr. und im Jahre 1869 mit 19086 fl. 66 kr. gewährt hat, und welche in den Jahren 1868 und 1869 auch wirklich zur Zahlung von Pensionsbeträgen und Abfertigungen im Betrage von 4795 fl. 44 kr., beziehungsweise 4614 fl. 56 kr. mitverwendet wurden, dass diese Beiträge von der Entrichtung einer Einkommensteuer befreit sein müssen.

Es erscheint auch daher die gegenwärtig angefochtene Bemessung derselben durch das Gesetz, wie durch die Natur der Sache ausgeschlossen.

Dessenungeachtet werden diese Beiträge bei der Bemessung der Einkommensteuer für die Eisenbahngesellschaft auch fernerhin als passirbare Auslage anerkannt, und demzufolge von ihrem Einkommen in Abzug gebracht werden müssen. Denn dieselben sind eine Auslage, zu der die Eisenbahngesellschaft durch ihre Statuten, gleichwie durch jene des Pensions-Institutes verpflichtet ist, eine Auslage, die auf ganz derselben Linie steht mit den Gehältern und sonstigen Bezügen, welche dieselbe an ihre Beamten und Diener

zu zahlen schuldig ist. Sowie die Gesellschaft verpflichtet ist, ihren Angestellten die systemisirten Gehalte, Quartiergelder u. s. w. zu bezahlen, so ist sie auch verpflichtet, zu den ihnen seiner Zeit gebührenden Pensionen einen angemessenen Beitrag zu leisten. Sie leistet diesen Beitrag nicht an die einzelnen Pensionsberechtigten selbst, sondern an die von ihnen gegründete Pensionsgesellschaft. Aber sie leistet ihn an diese nur für jene und kraft derselben Verpflichtung, die ihr zur Bezahlung der Gehalte u. s. w. obliegt. Sie hat sogar, wenn die sämtlichen Einnahmen des Pensionsfondes zur Deckung der laufenden Auslagen nicht hinreichen, das Fehlende aus Gesellschaftsmitteln zu ergänzen (§. 4 Pens. Stat.). Es unterliegt daher keinem Zweifel, dass auch diese Beiträge an den Pensionsfond von dem Einkommen der Bahngesellschaft abgezogen werden müssen, um das einkommensteuerpflichtige reine Einkommen derselben zu erhalten.

Es wird daher auch nicht etwa in dem Falle, als den hier vorgebrachten Gründen gegen die Besteuerung der obigen Beiträge stattgegeben würde, jener Abzug dieser Beiträge von dem Einkommen der Gesellschaft wieder behoben werden dürfen.

Die vorstehenden Ausführungen genügen, die Unrichtigkeit der vorliegenden Steuerbemessung darzuthun. Sie lassen nicht minder die Unbilligkeit derselben evident erkennen. Oder erscheint es nicht als unbillig im höchsten Masse, einen Beitrag, der nur zur Unterstützung dienstunfähiger Beamten und Diener gewidmet ist, durch die Besteuerung zu schmälern, eben diesen Beamten und Diener hiedurch um einen beträchtlichen Theil dieses Beitrages zu verkürzen? Und wird nicht in der That eben dadurch, dass der Beitrag, welchen die Eisenbahn-Gesellschaft dem Pensionsfonde leistet, der Besteuerung unterworfen wird, wird nicht eben dadurch jener Anwachs dieses Fondes, der eine entsprechende Abminderung der statutenmässigen Zuflüsse möglich machen soll, immer weiter hinausgeschoben? Wird also nicht eben dadurch auch den betheiligten Beamten und Dienern eine Last auferlegt, die sie sonst nicht würden zu tragen haben? Wird nicht eben dadurch bewirkt, dass dieselben den statutenmässigen Abzug von ihren Gehalten und Löhnen stets in der ursprünglichen Höhe fortleisten müssen, während sonst derselbe unbeschadet des Zweckes ihres Vereines entsprechend „abgemindert“ werden könnte?

Die Richtigkeit der hier vertretenen Anschauung hat übrigens diese löbliche k. k. Behörde selbst anerkannt, indem sie die Beiträge, welche die Mitglieder des Pensionsfondes selbst in Gestalt von Abzügen von ihren Gehalten und Löhnen leisten, von der Entrichtung der Einkommensteuer ausgenommen hat. Diese Beiträge erscheinen gleichwie jene der Eisenbahn-Gesellschaft und alle andern Zuflüsse des Pensionsfondes als ein Einkommen desselben. Sie sind es ebensowenig, wie alle diese, weil eben ein Pensionsfond als selbstständiges Rechtssubjekt nicht besteht, weil deshalb auch ein Einkommen des Pensionsfondes als solcher nicht bestehen kann. Sie sind einer Einkommensteuer nicht unterworfen, weil die Gesellschaft der Mitglieder des Pensions-Institutes, als auf Gegenseitigkeit beruhend, jeden Erwerb, jeden Gewinn ausschliesst. Es wäre daher auch eine Besteuerung dieser Beiträge der Mitglieder ungerecht im höchsten Grade, ebenso ungerecht, wie jene der Beiträge der Gesellschaft. Sind doch auch diese Beiträge der Mitglieder zu nichts anderem bestimmt als zur Entrichtung der Pensionen.

Erscheint doch dasjenige, was heute ein Beitrag eines Mitgliedes, ein Abzug von seinem Gehalte ist, morgen oder übers Jahr als die Pension eines anderen Mitgliedes! Würde da nicht eben dieser Beitrag, heute als Beitrag, morgen als Pension doppelt besteuert?

Doch in diesem Punkte ist kein Grund zur Beschwerde gegeben. Was aber die Bemessung der Einkommensteuer von dem hier in Frage stehenden Beitrage der Eisenbahn-Gesellschaft an den Pensionsfond anbelangt, so ergibt sich, dass die Besteuerung dieses Betrages weder als gesetzlich noch rationell motivirt erscheint.“

Diese Erwägungen sind in unseren Augen um so gewichtiger als sie einen werthvollen Beitrag zu der wenig behandelten Frage nach der Bestimmung im Eisenbahnwesen bilden.

VII. Das englische Clearing House.

(Centralblatt 1871, Nr. 20 ff.)

1.

Nachdem Oesterreichs Eisenbahnen nunmehr wohl die erste grosse Epoche in ihrer Geschichte überwunden haben und die zweite beginnt, ist es gewiss von höchstem und zugleich praktischem Interesse, auf das englische Bahnwesen und seine innere, sehr eigenthümliche Organisation einen Blick zu werfen, da wir alle auf dem Kontinent, namentlich aber das österreichische Bahnwesen, gerade von England auf diesem Punkte ausserordentlich viel lernen können.

Denn im Eisenbahnwesen wie in allen anderen öffentlichen Dingen ist es der durchgreifende Charakter Englands, dass es zwar keineswegs ohne eine Regierungsgewalt und ein zum Theil sogar sehr ausgebildetes Verwaltungsrecht derselben ist, dass aber die Regierung so wie das Volk unbedingt an dem Grundsatz festhalten, dass jeder Einzelne und jede Gesellschaft und Unternehmung sich vor allen Dingen selbst helfen müsse. Regierung und Volk sind darüber einig, dass jede Einmischung der ersteren an und für sich die freie Entwicklung des letzteren gefährde; dass die Regierung erst da eintreten solle und dürfe, wo die Interessen und Verhältnisse der Art sind, dass entweder die Kraft des Einzelnen nicht ausreicht, oder dass das allgemeine Interesse des Ganzen durch den Einzelnen gefährdet werden kann. Die Regierung ist daher nicht das Principale, sondern sie ist nur ein Subsidium. Das hat seine grossen Schattenseiten, denn in Folge dessen thut sie oft zu wenig, und viele für das Ganze nothwendige Dinge unterbleiben, weil die Regierung nicht das Recht hat sie zu thun, und in zweifelhaften Fällen nicht die Verantwortlichkeit übernehmen will, da eigentlich Niemand ihr zur Pflicht macht, etwas zu besorgen und zu leisten, was nicht die Gesetze ihr ausdrücklich vorschreiben. Es hat aber

auch seine grossen Vorzüge, und es ist gänzlich überflüssig, diese letzteren hier zu bezeichnen.

Wir nun wollen von England namentlich das lernen, wie es im Eisenbahnwesen eben dies letztere Element benützt; denn was und wie viel eine Regierung nützen und schaden kann, wenn sie eben zu viel regiert, das werden wir am Ende auch ohne das genaue Studium englischer Zustände uns zusammenstellen können.

Wenn wir nun oben gesagt haben, dass wir in eine zweite Epoche unseres Bahnwesens übergehen, so verstehen wir darunter Folgendes: Der Charakter der ersten Epoche bestand darin, dass während derselben die einzelnen grossen und kleinen Bahnen überhaupt erst gebaut wurden, und dass bei der Neuheit der Sache, bei den grossen örtlichen Schwierigkeiten, bei den zum Theil sehr ernstesten Capitalsfragen und endlich bei der Nothwendigkeit sich zu orientiren in der ganzen Bewegung der Produktion, der Güter und der Personen, jede Bahn genug mit sich selber zu thun hatte. Sie konnte nur noch sehr wenig an Anderes denken; jeder allgemeine Gesichtspunkt musste in dieser Zeit in den Hintergrund gedrängt werden; die Berührungen der Bahnen untereinander hatten vollständig den Charakter der Individualität und Zufälligkeit; die innere und äussere Zusammengehörigkeit des ganzen Bahnwesens war allerdings im Gefühle da, aber sie konnte weder in einem Institute, noch in bestimmten Massregeln rechte selbstständige Geltung erlangen, und es war ganz natürlich, dass die Einheit der Interessen und Aufgaben in diesem Zustande nur ihren Ausdruck im Handels-Ministerium, seiner Stellung und seiner Thätigkeit fand.

Wir sind nun der Ansicht, dass sich das Eisenbahnwesen Oesterreichs gerade auf diesem Punkte höchst wesentlich ändert. Die grossen Bahnen sind im Wesentlichen mit sich selber fertig, und haben sich so fest und so klar in die Verhältnisse der Gebiete, die sie beleben und durchziehen, hineingelebt, dass sie vollkommen Herren ihrer eigenen Situation sind. Die kleinen und die neuen Bahnen haben nicht mehr vor sich ein vages Bild von grossen Weltbewegungen, von einem noch unformulirten Her- und Hinströmen von Gütern und Personen, deren Mass und Ziel noch Niemand berechnen kann, sondern eingefügt in das gegebene System und die bekannte Handelsbewegung nehmen sie eine gleichfalls feste und klare Stellung ein, die es ihnen gleich Anfangs gestattet, ihren Blick auf allgemeine Fragen und Interessen zu richten. So ist von dieser

Seite gleichsam das subjektive Element einer neuen Gestaltung vorhanden. Das objektive Moment aber, das nicht minder entschieden dahin drängt, ist nun einerseits die thatsächliche Gemeinsamkeit der neuen wachsenden Verkehrsbewegung, andererseits die in gleichem Masse wachsenden Ansprüche des Publikums, das meistens nur weiss, was es seinerseits von den Bahnen will, aber selten bedenkt, was die Actionäre, als die eigentlichen Unternehmer, von der Bahnverwaltung zu fordern berechtigt sind oder doch fordern. Alle diese Faktoren wirken nun gemeinschaftlich auf ein und dasselbe Ziel hin. Die Bahnen Oesterreichs bilden ein Ganzes, sie sind Ein grosses Transportsystem. Die Differenzen in allen einzelnen Bestimmungen bei denselben werden mit jedem Jahre mehr verschwinden, die Bahnen selbst müssen daher sich auch als einen grossen Körper organisiren, der die Aufgabe hat, die gemeinsamen Interessen kennen zu lernen und zu vertreten, der aber auch das Recht haben muss, gewisse allgemein giltige Bestimmungen für das Transportwesen in so weit zu bestimmen, als dieselben mit den allgemeinen Gesetzen nicht im Widerspruch stehen.

Dieser Forderung unserer Zeit werden sie sich auf die Dauer nicht entziehen können; doch ist es hier noch nicht unsere Sache, die Grundsätze zu besprechen, nach denen dies Ziel erreicht werden kann. Dagegen glauben wir, dass es von grossem, praktischem Interesse sein dürfte, die Elemente der Eisenbahnverwaltung in England, in derselben namentlich die wichtige Stellung des Clearing House's, das man so oft citirt und doch noch nie eingehend besprochen hat, genauer zu präcisiren. Wir wollen das in einer Reihe von Artikeln versuchen, in der Ueberzeugung, dass die praktische Anwendung für unser Bahnwesen nicht ausbleiben wird.

Die Verwaltung der englischen Bahnen beruht auf drei Faktoren. Der erste ist das bekannte Board of Trade, das eigentliche Handels-Ministerium, der zweite ist das Clearing House mit seinem Ausschuss und das dritte endlich die einzelne Bahn mit ihrem Verordnungsrecht, dem Recht auf die sog. Bye-laws. Alle die daraus sich ergebenden Verhältnisse sind so natürlich und einfach, dass wir glauben, sie werden fast ohne alle Einleitung verständlich werden. Wir werden jedem derselben eine specielle Besprechung widmen.

2. Der Board of Trade.

Die Spitze des Eisenbahnwesens in England bildet, wie gesagt, der Board of Trade, gewissermassen das Handels-Ministerium. Wir sagen gewissermassen, und vielleicht gestatten uns unsere Leser, diesen Ausdruck näher zu begründen. Denn der Board of Trade besitzt zwar die höchste Leitung und Entscheidung in Eisenbahnangelegenheiten, aber das Verhältniss ist doch so wesentlich von dem internationalen verschieden, dass es durchaus nothwendig erscheint, es zu charakterisiren um nicht schiefe Vorstellungen über die Sache zu erwecken.

Als die Eisenbahnen in England entstanden, erschienen sie zuerst als ganz einzelne, selbständige Unternehmungen, mit denen die Regierung eben so wenig zu thun hatte, wie mit jeder anderen Art von Transportunternehmungen. Die wachsende Bedeutung der Sache zwang sie jedoch bald, die Eisenbahnfragen auch in ihr Ressort zu ziehen. Nun aber bestand überhaupt kein eigentliches Ministerium für Handel, sondern die Handelsangelegenheiten wurden als ein integrierender Theil der Aufgaben des sogenannten Privy Council, etwa „Staatsrath“ betrachtet, und erst 1786 entstand ein eigenes Comité in denselben, das man schon damals den Board of Trade nannte, obgleich es auch jetzt noch officiell nur ein Comité des Privy Council ist. Der wesentliche Unterschied dieses Organs von unseren continentalen Handels-Ministerien besteht nun nicht so sehr in der Organisation desselben, als vielmehr darin, dass es dem Collegialsystem angehört; es hat keinen individuell regierenden Chef, und ist daher als Ministerium auch nicht verantwortlich, sondern besteht aus verschiedenen Departements, die wieder ihre besondere Funktion haben. Bis 1840 nahm nun dieser Board of Trade gar keine Rücksicht auf die Eisenbahnen. Erst 1840 bekam derselbe das Recht, Eisenbahn-Inspektoren im Interesse des Publikums zu ernennen, und die Eröffnung wie die Statuten unter seine Oberaufsicht zu nehmen. Diese Stellung des Board of Trade wird nun durch das Hauptgesetz von 1846 zu einer Art von System ausgebildet; jedoch wurden alle damals festgestellten Funktionen einer eigenen Commission übertragen und diese Commission erst durch das Ges. 14, 15 V. 64 dem Board of Trade formell einverleibt, so dass erst von dieser Zeit ein eigenes Railway-Departement innerhalb des Board of Trade existirt (wonach die Darstellung bei Gneist

Eng. Verwalt.-Recht II. p. 1118 zu berichtigen ist). Mit diesem Railway-Departement hat daher die amtliche Bahnverwaltung eigentlich die Grundzüge des continentalen Handels-Ministeriums in Bezug auf das Eisenbahnwesen angenommen, mit dem einzigen, allerdings wesentlichen Unterschiede, dass es keinen eigentlichen Handelsminister gibt, was den nächsten grossen Uebelstand hat, dass das eigentliche Concessionswesen nach wie vor in den Händen des Parlaments geblieben ist; wir werden wohl später Gelegenheit finden, darauf zurückzukommen.

Auf diesem Verhältniss beruht nun auch die wichtige Thatsache, welche gerade für das Railway Clearing House von so entscheidender Bedeutung geworden ist, dass dieser Board of Trade in seiner Railway-Commission nicht sich selbst seine Competenz setzen, und nach seiner Auffassung im öffentlichen Interesse Forderungen an das Eisenbahnwesen stellen oder in den Betrieb desselben in der Weise hineingreifen kann, wie bei den continentalen Bahnen. Wie die englischen Bahnen ihrerseits fast durchaus den Charakter von Privatunternehmungen behalten haben, so hat auch der Board of Trade seine Competenz nicht, wir möchten sagen, durch die organische Natur eines Ministeriums gefunden, sondern der durchstehende Grundsatz ist, dass derselbe nur zu denjenigen Vornahmen berechtigt ist, zu welchen die einzelne ganz bestimmte Gesetzgebung, und zwar vermöge ihrer wörtlichen Bedeutung das Recht gibt. Das ist nun von einer viel grösseren praktischen Bedeutung, als es auf den ersten Blick scheinen mag, denn die Consequenz dieser Grundsätze ist eine doppelte.

Erstlich nämlich würde eine jede Massregel des Board of Trade, die nicht auf Grund eines solchen speciellen Gesetzes vorgenommen wurde, von den Bahnen geradezu nicht beachtet werden; würde der Board of Trade sie dennoch in irgend einer Weise zur Geltung bringen, so würde er einfach von der Bahn verklagt werden, und bei der Verhandlung würde der Richter sich wenig an Argumentationen aus der Natur der Sache kehren, sondern strikte sich an die Auslegung des betreffenden Gesetzes halten, beziehungsweise die Organe des Board of Trade gerade so gut verurtheilen wie jeden Privatmann. Aus diesem Grundsatz, der selbst wieder nur die Consequenz der ganzen specifisch englischen Auffassung des amtlichen Rechtes überhaupt ist, ergibt sich nun der zweite, eigentlich praktische Punkt in der Stellung desselben. Da nämlich der Board

of Trade auf diese Weise nicht nach seinem Ermessen und im Namen des allgemeinen Interesses über seine gesetzlich streng vorgeschriebene Competenz hinausgehen darf, so hat er auch keine, weder juristische noch moralische Verantwortlichkeit für dasjenige, wozu er nicht gesetzlich verpflichtet ist. Natürlich nun gibt es, und gerade bei der ungeheueren Entwicklung des englischen Eisenbahnwesens, eine ganze Reihe der wichtigsten Angelegenheiten, welche einer möglichst einheitlichen Erledigung entgegen sehen, und für welche die Competenz des Board of Trade nicht gesetzlich, ja für welche das freie englische Prinzip der Selbstverwaltung auch die Ingerenz der Regierungsgewalt weder für nöthig noch für zulässig anerkennen will. Und hier nun ist es, wo sich das englische Bahnwesen selbst geholfen hat, indem es den Grundsatz der freien Association auch auf die Gesammtheit des englischen Bahnwesens angewandt hat. Da, wo die Regierung mit ihrem Recht und ihrer Funktion in den gemeinsamen Angelegenheiten des Bahnwesens aufhört, beginnt eben jenes Railway Clearing House, dessen Aufgabe wir darzustellen haben.

Es wird aber daneben wohl von nicht geringem Interesse sein, vorher jene langsam und durch die einzelnen Gesetze allmählig formulierte Competenz des Board of Trade hier zu bezeichnen, und zwar genau in der Weise, wie der Engländer sich dieselbe selbst denkt — als eine Compilation der einzelnen gesetzlichen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen, so weit dieselben auf die Competenz der Regierung Bezug haben. Wir legen dabei Bigg's Sammlung (General Railway Acts in einer Reihe von Auflagen erschienen) zum Grunde, und lassen natürlich die Citate, aus den einzelnen Gesetzen weg, die für uns kein Interesse haben. Das detaillirte Bild der Competenz der amtlichen Eisenbahnverwaltung das sich daraus ergibt, ist folgendes:

Der Board of Trade kann: Eisenbahnen, wo die Spurweite unrechtmässig errichtet oder geändert worden ist, aufreissen und entfernen lassen — Eisenbahn-Inspektoren und Schiedsrichter bei Versäumniss der Aufseher ernennen, so wie Schiedsrichter oder Obmänner, um gewisse Streitigkeiten zwischen einer Eisenbahn und anderen Gesellschaften zu ordnen — Abweichungen im Steigen und Fallen, Curven, Tunnel und andere Ingenieurs-Arbeiten einer Eisenbahn bestätigen — Streitigkeiten zwischen verbundenen Eisenbahnen, so wie Streitigkeiten hinsichtlich der für das Anlegen von

Zweigbahnen geeigneten Plätze mit einer Eisenbahn und über die Veränderung in den Richtungen einer Eisenbahn entscheiden — den Staatsanwalt anweisen, für die Vollziehung von Verordnungen das gerichtliche Verfahren einzuleiten — den Staatsanwalt anweisen, gegen Gesellschaften, die nicht billige Erleichterungsmittel beim Empfang, der Beförderung und der Auslieferung von Waaren gewähren, das gerichtliche Verfahren einzuleiten — eine Gesellschaft ermächtigen, in die Ländereien einer angrenzenden Eisenbahn einzutreten, um Unfälle auszubessern oder denselben vorzubeugen — eine Gesellschaft ermächtigen, Brücken und Bogengänge an der Stelle gefährlicher Uebergänge im Horizont herzustellen — die Bauart von Wegen, Brücken und anderen Ingenieurs-Arbeiten näher bestimmen — seine Missbilligung gegen Verordnungen der Bahnen (Bye laws) bekanntmachen — befehlen, dass Schlagbäume bei den Kreuzwegen quer über die Eisenbahn anstatt quer über den Weg verschlossen gehalten werden — die Eröffnung von Eisenbahnen verschieben — die Gesellschaft auffordern, zu erlauben, dass elektrische Telegraphen-Linien längs der Eisenbahn-Linie gelegt werden — eine Gesellschaft auffordern, Schutzanstalten für die Wege zu errichten — von einer Gesellschaft Berichte verlangen — zwangsweise die Befugniss erneuern, Land in Besitz zu nehmen, wenn die öffentliche Sicherheit es erfordert und noch nachträglich Ländereien zu expropriiren — Anordnungen in Betreff der Cheap trains aufstellen — an denselben sind alle Meldungen zu machen von Unglücksfällen, die von schwerer persönlicher Verletzung begleitet sind — so wie von der Eröffnung einer Eisenbahn, von allen Bahnverordnungen (Bye laws) müssen ihm Abschriften gemacht werden — der Board of Trade kann ferner von den Eisenbahn-Commissären eingesetzte Beamte belassen oder entfernen — er kann Schiedsrichter und Obmänner in Geschäftsbeziehung zu Gesellschaften mit dem Clearing System in Irland ernennen — ein Mitglied der Dover-Hafenbehörde ernennen, gewisse, demselben von der Admiralität übertragene Befugnisse, bezüglich Arbeiten an den der Ebbe und Fluth angesetzten Ländereien bestimmen — einen Ingenieur ernennen, um endgiltig Streitigkeiten zwischen einer Gesellschaft und einer Stadtbehörde oder Gemeinde wegen Einmischung in die Arbeiten mit einer Eisenbahn zu entscheiden.

Der Board of Trade hat ferner das Recht, eine Veränderung irgend eines Bogens, Viadukts, oder Tunnels, der auf den Plänen

beschrieben ist, zu bestätigen — Verfügungen hinsichtlich der Kreuzung im Horizont eines Weges durch die Eisenbahn zu treffen — er kann eine Gesellschaft auffordern, die Landstrasse über oder unter einer Eisenbahn zu führen, anstatt einer Kreuzung im Horizont — bestimmen, dass die öffentliche Sicherheit es erfordert, dass noch nachträglich von derselben Land genommen werden müsse — einen Schiedsmann bestellen, um Streitigkeiten hinsichtlich der Art des Anschlusses zwischen Eisenbahnen endgiltig zu entscheiden — auf Werken durch oder über Landstrecken oder Gewässern, die Ebbe und Fluth ausgesetzt sind, des Nachts Beleuchtung verlangen — den Plan einer Brücke über einen schiffbaren, Ebbe und Fluth ausgesetzten Gewässer vorschreiben — Verfügungen hinsichtlich der Benützung einer solchen Brücke anordnen so wie vorschreiben, dass Wege unter oder längs der Eisenbahn, für den Zutritt zum Ufer gemacht werden müssen.

Der Board of Trade gibt seine Einwilligung zur Abweichung von der Haupt-Linie einer Eisenbahn auf dem Plan, wenn sie eine öffentliche Schifffahrt begrenzt — er kann verlassene oder verfallene Werke bei der Ebbe und Fluth ausgesetzten Landstrecken niederreißen und entfernen lassen — die Besichtigung von Werken, die längs der Ebbe und Fluth ausgesetzten Landstrecken errichtet werden, anordnen. — Wenn endlich ein Bau unternommen wird, ist die Form der Mittheilung des Bauvertrages vorgeschrieben so wie die der Recurse gegen seine Entscheidung.

Bauverträge haben keine Giltigkeit, bis sie von demselben gebilligt sind — die Bedingungen, unter denen derselbe Arbeitsverträge abändern kann, sind genau vorgeschrieben. Verfügung für das Aufhören der Befugnisse hinsichtlich der Dampfschiffe bei Bericht desselben.

Das sind die Hauptbestimmungen, welche die Competenz des Railway-Departement enthalten. Dass die Formularien der Eingaben an das Letztere genau vorgeschrieben sind, liegt schon in der ganzen Natur des englischen Geschäftsganges. Fasst man aber das Ganze zusammen, was hier gegeben ist, so erkennt man auf den ersten Blick, dass allerdings Bau und Anlage, nicht aber der Betrieb in die Aufgabe der Departements fällt. Und hier beginnt die Funktion des Clearing House.

3. Des Railway Clearing House Entstehung.

Wir denken nun, dass sich schon aus der bisherigen Darstellung die eigentliche Aufgabe und damit auch das eigentliche Princip des Rechtes für das Clearing House in London ergeben haben wird. Es ist vor allen Dingen nicht richtig, in dem Clearing House eine, oder auch nur hauptsächlich eine Wagenverrechnungs-Anstalt zu sehen, obgleich diese Verrechnung einen wesentlichen Theil der Aufgaben des Railway Clearing House bildet. Das Railway Clearing House ist vielmehr in allem Wesentlichen der „Verein englischer Eisenbahnen“, und welche Rechte es hat und was es leistet, wird am klarsten werden, wenn wir nunmehr zunächst die Entstehung und dann die Thätigkeit dieser mächtigen, für Englands Bahnwesen so wichtigen Association schildern.

Man muss zu dem Ende davon ausgehen, dass die englische Gesetzgebung zwar ausserordentlich reich an Parlamentsstatuten über Eisenbahnen ist, dass aber nicht bloss die Betriebsordnung der einzelnen Bahnen, sondern auch das Ineinandergreifen der Transporte von jeher und auch jetzt noch als vollständig freie Angelegenheit der Bahnen angesehen wird. Die Gesetzgebung ging in dieser Beziehung nicht weiter, als dass sie die auch auf dem Continente bekannte Eisenbahnpolizei einführte und durch ihre Inspektoren durchsetzte, und andererseits den Bahnen die Verpflichtung der Herstellung zu den sogenannten „Cheap trains“ den billigen Personenzügen, namentlich für die Arbeiter berechnet, auferlegte.

Nur darf man nie vergessen, dass England kein Handelsgesetzbuch hat, und dass daher in Ermangelung einzelner bestimmter Abmachungen das Common law mit seinen im Grunde unbestimmten Grundsätzen eingriff, namentlich aber, dass das englische Gerichtsverfahren bekanntlich das schlechteste und kostspieligste in Europa ist, so dass bei Streitigkeiten sowohl der Eisenbahnen untereinander als unter Eisenbahnen und einzelnen Parteien es ausserordentlich schwierig war, den Rechtsweg zu betreten. Demnach mehrten sich natürlich mit jedem Jahre, ja fast mit jedem Tage die gegenseitigen Beziehungen der Bahnen untereinander; schon in den vierziger Jahren waren dieselben zum Theil auch wegen der kurzen Strecken, die sie besaßen, zum Theil wegen der Concurrenz, die sie sich machten, zum Theil endlich wegen des beständigen Uebergehens von Wagen von einer Bahn zur andern so sehr auf einander angewiesen, dass

ein blosses Nebeneinanderstehen nicht mehr thunlich blieb. Der Gesamtverkehr Englands war eben durch die Bahnen eine Einheit geworden und forderte unabweisbar auch ein einheitliches Betriebssystem. Dieser Forderung kamen schon in den vierziger Jahren eine Anzahl von Bahnen entgegen, und bildeten den ersten Eisenbahn-Verein. Allein es zeigte sich bald, dass derselbe als bloss privater Verein nicht genügen konnte. Und zwar aus einem sehr einfachen Grunde.

Da nämlich auch die bestgeordnete Association theils die Streitigkeiten unter den Mitgliedern nicht ausschloss, theils aber auch die Eintreibung der betreffenden Zahlungen wegen der weitläufigen Processführung sehr schwierig war, so war das erste Bedürfniss des Vereins, als juristische Persönlichkeit durch ein eigenes Gesetz anerkannt zu werden. Das nun geschah durch das Gesetz von 1850 (13. 14. Vict. 33), das somit zwar nicht der eigentliche Anfang des Clearing Systems, wohl aber die gesetzliche Grundlage desselben bildet. Dieses Gesetz nun hat, wie es überhaupt der Charakter der englischen Gesetze ist, durchaus nicht die Absicht, ein Betriebsreglement zu schaffen, sondern es ist zunächst und seinem ganzen Inhalt nach gar nichts Anderes als die Erhebung des bisherigen Vereins zu einer juristischen Persönlichkeit, mit dem Rechte, sich seinen Vorstand zu wählen und durch denselben die gerichtliche Vertretung des Vereines gegen seine Mitglieder und nach aussen zu besorgen. Nur wurden zugleich diejenigen wesentlichen Punkte für die Organisation des Vereins und für seine Geschäftsordnung gesetzlich festgestellt, welche die Bedingungen der festen Einheit und der rechtlichen Legitimation der Organe bilden. Das, was der Verein selbst vermöge dieser seiner Organisation zu thun haben soll, überlässt das Gesetz durchaus dem Verein selbst; dem Ersteren genügte von seinem Standpunkt aus der Grundsatz, dass der Beschluss der Majorität alle Mitglieder binden solle, gleichviel ob jede Bahn sich dabei habe vertreten lassen oder nicht. Der Verein selbst ist daher allerdings durch das Gesetz von 1850 juristisch ins Leben gerufen, aber seine Aufgaben hat er sich selber gestellt. Er hat ohne alle Mitwirkung der Regierung seit zwanzig Jahren langsam, aber unermüdlich gearbeitet, und ist der Schöpfer des Eisenbahn-Betriebsrechts in England geworden. Von diesem Standpunkt muss man bei der Beurtheilung des Clearing House ausgehen. Es ergibt sich daraus, dass es sich hier neben dem Abrechnungssystem wesentlich um etwas Anderes handelt; das Clearing

House ist das grosse Organ der Selbstverwaltung des Bahnwesens in England geworden, und darin liegt seine eigentliche Bedeutung für das Transportwesen in England.

Um dabei das richtige Verhältniss der Regierung zum Railway Clearing House möglichst klar zu definiren, wird es zuerst dienlich sein, den Eingang des Gesetzes von 1850 hier mitzutheilen, das gleichsam ein Motiven-Bericht für dasselbe ist. Die Darstellung des Clearing House selbst wird dann naturgemäss in drei Theile zerfallen, die Organisation desselben, sein Betriebs-Reglement (oder die Regulations of the Railway Clearing House) und das eigentliche Abrechnungs- oder Clearing-System. Es wird allerdings nicht thunlich sein, das Ganze in wenig Worten zu erledigen; wir bitten daher im Voraus im Interesse der Sache um die freundliche Geduld unserer Leser.

Der erwähnte Eingang des Gesetzes von 1850 lautet:

Clearing-Akt.

Ein Akt, um die gesetzliche Vertretung durch oder gegen das Comité der Eisenbahn-Gesellschaften, die sich unter dem Eisenbahn-Clearing-System und für andere Zwecke verbunden haben, zu regeln.

In Erwägung, dass vor einiger Zeit zwischen einigen Eisenbahn-Gesellschaften Vereinbarungen bestanden haben wegen der ununterbrochenen Beförderung des durchgehenden Verkehrs von Passagieren, Vieh, Mineralien und Gütern, welche verschiedene Eisenbahnlinien passiren, in der Absicht solchen Passagieren, Vieh, Mineralien und Gütern dieselben oder die ähnlichen Erleichterungsmittel zu gewähren, wie wenn solche Linien Einer Gesellschaft gehört hätten, welche Vereinbarungen gewöhnlich bekannt und in diesem Akt als „The Clearing-System“ bezeichnet sind und welche Vereinbarungen unter der Oberaufsicht eines Comité's geführt werden, welches durch die Ausschüsse der Direktoren solcher verschiedener Eisenbahn-Gesellschaften ernannt und in diesem Akt als „The Committee“ bezeichnet wird und dessen Geschäft betrieben wurde und noch betrieben wird in einem Gebäude, das für diesen Zweck in der Seymour Street in der Nähe der Station Euston der London and North Western-Eisenbahn-Gesellschaft als Eigenthum erworben ist:

Und in Erwägung, dass das Clearing-System dem Publikum von grosser Bequemlichkeit und bedeutender Kostenersparniss bei

der Beförderung von Passagieren, Vieh, Mineralien und Gütern über Linien verschiedener Eisenbahn-Gesellschaften, die zu der Verbindung gehören, gewesen; aber eine bedeutende Schwierigkeit sich in der Ausführung der Vorhaben der Verbindung herausgestellt hat, weil das Comité nicht die Macht besitzt, anhängig zu machen oder zu schlichten Klagen oder Rechtsstreite oder überhaupt gerichtliche Schritte zu ergreifen:

Und in Erwägung, dass George Carr Glyn, Esquire, der gegenwärtige Präsident und Konneth Morison der gegenwärtige Sekretär des Comité's ist:

Und in Erwägung, dass die vorbesagten Vorhaben nicht ohne die Vollmacht des Parlaments ausgeführt werden können: Möge es daher Ew. Majestät gefallen, dass verfügt werde und dass es durch Ew. Majestät angeordnet werde, durch und mit dem Rathe und der Zustimmung der Geistlichkeit und Weltlichkeit der Lords und der Gemeinen, welche in dem jetzigen Parlament versammelt sind, und durch die Vollmacht desselben: dass die verschiedenen Gesellschaften, die zur Zeit der Lesung dieses Aktes zu dem Clearing-System gehören und jede andere Gesellschaft, welche auf eine später erwähnte Weise denselben sich anschliessen wird, den Verfügungen dieses Aktes unterworfen sein sollen.

Folgen die einzelnen Artikel des Gesetzes (28), die, wie gesagt, wesentlich nur die Organisation und Legitimation des Vereins betreffen.

4. Die Elemente der Organisation des Railway Clearing House.

Das Clearing House Committee.

Es wird nunmehr wohl schon aus der bisherigen Darstellung klar sein, dass wie es sich bei dem englischen Clearing House nicht bloss um eine Wagen-Verrechnungs-Anstalt handelt, so auch die Organisation keineswegs bloss den Charakter einer amtlichen Ordnung von einzelnen Bureaux enthalten kann.

Das Clearing House umfasst vielmehr fasst alle grösseren und gemeinsamen Interessen der Bahnen, und muss daher auch in der Weise organisirt werden, dass es aus allen Elementen der Bahnen hervorgeht. Von diesem Standpunkt aus müssen die einzelnen Elemente dieser Organisation betrachtet werden.

Diese nun sind das Railway Committee mit seinem Secretary, die Conference der Generaldirektoren, die Conference der Güterdirektionen und die Conference der Superintendenten, welche wohl als die eigentlichen Autoritäten des Clearing House angesehen werden müssen, und unter denen das Personal, die sogenannten „Numbermen“ des Clearing House stehen. Im engeren Sinne bezeichnet man dann wohl als das Clearing House die grosse Verrechnungsanstalt in der Seymour Street, die ungefähr neunhundert Angestellte hat, und unter ihrem obersten Buchführer, dem Accountant-General, steht.

Wir wollen nun versuchen, mit kurzen Zügen diese einzelnen Organe zu charakterisiren.

Was zuerst das Committee of the Railway Clearing House betrifft, so wird dasselbe durch die Wahl aller in das Clearing System eingetretenen Bahnen in der Weise gebildet, dass jede Bahn Ein Mitglied aus ihrem Verwaltungsrathe wählt; jede Bahn muss diese Wahl vollziehen und keine Bahn kann weniger oder mehr als eine Stimme haben. Jedoch wird offenbar darauf gerechnet, dass keineswegs alle Bahnvertreter auch wirklich bei den Sitzungen erscheinen. Im Jahre 1867 war die Zahl der englischen Bahnen, welche sich dem Clearing System angeschlossen hatten, nicht weniger als 106; dennoch war die Zahl von 10 Mitgliedern für die Beschlussfassung ausreichend (ten members shall form a Quorum, wie es in den Regulations heisst), die Sitzungen finden viermal im Jahre statt; daneben natürlich ausserordentliche Sitzungen. Es ist formell nicht gut thunlich, die Competenz dieses Committee vollständig zu bestimmen. Jedoch liegt dieselbe zum Theil schon in der Natur der Sache, obgleich die Grenze zwischen der Conference der General-Direktoren und dem Committee sich nicht finden lässt. Gewiss jedoch ist zunächst, dass das Committee seine Zustimmung zu jeder Aenderung der Geschäfts-Ordnung und der organischen Bestimmungen zu geben hat, und dass in seinem Namen auch die Berichte an das Parlament erstattet werden. Ferner steht es fest, dass dies Committee das Recht besitzt, das ganze Clearing System gerichtlich zu vertreten, und zwar sowohl gegenüber Dritten als gegenüber den einzelnen Mitgliedern. Es entscheidet ferner über die Aufnahme und den Austritt der Mitglieder und hat vor allen Dingen die Geld-Verwaltung des ganzen Clearing System in seinen Händen. Das Committee fungirt hier als „Trustee“ der

Bahnen, indem ohne seine Beschlüsse keine besondere Verfügungen getroffen werden dürfen; daher haftet es aber auch für die Geldverwaltung.

Diese Geldverwaltung ist nun eigenthümlich und ein Beispiel von der ganzen Art und Weise, wie überhaupt England seine öffentlichen Gelder verwaltet. Wir dürfen hier vielleicht einen Augenblick die Aufmerksamkeit unserer Leser in Anspruch nehmen, da die Sache zu manchem Nachdenken auch über uns naheliegende Gebiete Anlass geben dürfte.

In ganz England nämlich, und zwar vom Staat für seine Finanzen herab bis zum kleinsten Geschäftsmann fällt es, wir möchten sagen, Niemanden ein, sein Geld selbst zu verwalten, Gelder bei sich in der Kasse zu haben, oder Zahlungen zu machen. Von den Finanzen herab bis zum kleinsten Geschäft geht jeder Engländer von der Vorstellung aus, dass die Summe des Geldes, die er disponibel hat, fruchtbar angelegt werden muss; da er das natürlich nicht selbst kann, so wählt sich jeder sein Bankhaus, seinen „Banker“. An diesen schickt er jeden disponiblen Souvereign, auf ihn weist er jede Zahlung an mit seinem Chek. Das englische Bankhaus ist daher ganz etwas Anderes als ein continentales; es ist die Buchhaltung und Casse aller einzelnen Unternehmungen, die mit ihm in Verbindung stehen. Ein solches Bankhaus nimmt daher den Charakter einer eigentlichen Bank an, und daher die grosse Zahl von Private-Banks in England, die so oft die wunderliche Vorstellung erzeugt haben, als wären es lauter „kleine Banken“, mit denen man zu thun hat. Der Staat lässt seine Einnahmen in die Bank of England abgeben, diese hat ihm sein Conto eröffnet; sie schreibt den Finanzen gut, was einkommt, sie zahlt aus, was auf sie angewiesen wird und schreibt es dem Staate zur Last wie jedem Privaten; namentlich zahlt sie den Coupon der Consols (seit 1865 gibt es Coupons) nur dass sie die laufenden Conto-Zinsen als Entschädigung für die Buchführung behält. Jede Bahn hat ihren „Banker“ keine Bahn hat eine Geldverwaltung für sich, oder liquidirt oder zahlt ihre Zinsen und Dividenden, sondern sie führt die eingehenden Gelder an ihren Banker ab, und dieser zahlt gegen die Anweisung der Bahn. Eben so ist es mit der Geldverwaltung des Clearing House. Alle Zahlungen, die von den einzelnen Bahnen bei demselben einlaufen oder von ihm zu machen sind, werden dem Banker des Clearing House überwiesen, und das Committee ist es, das eben diese An-

weisungen zu überwachen und auszustellen hat; und dies ist es, was seine Bezeichnung als „Trustee“ des Clearing House bedeutet. Es hat eine solche Einrichtung sehr grosse Vortheile; die Bahnen ersparen dabei ein ganzes Bureau, das Geld derselben liegt nicht als todter Kassebestand müssig im Kasten, und die Buchhaltung der Bahn wird endlich viel einfacher, indem sie dann eben nichts ist als das, was sie sein soll, die Controle. Die einzig wesentliche Voraussetzung dafür ist ein solides Bankhaus, und schliesslich die Gewöhnung des Publikums daran, dass es nie bei der Bahn, sondern nur bei dem Bankhaus Zahlungen zu empfangen hat. Würde es sich nicht im hohen Grade empfehlen, dasselbe System für die österreichischen Bahnen durchzuführen?

Doch wir müssen hier das Gebiet verlassen, das einer eingehenden Würdigung bedürfen würde. Fest steht, dass das Committee des Clearing House gerade durch seine oberste Leitung der Geldverwaltung das höchste Element des „Systems“ ist. Unter diesem Committee steht nur der Secretary des Clearing House. Es ist klar, dass derselbe gleichsam das centrale Organ der ganzen Verwaltung ist. Er hat mit seinem Bureau alle an das Committee einlaufenden Akten zu registriren, die Aufnahme und Austritte zu legalisiren, die Berichte zu erstatten, die Anträge und Beschlüsse zu formuliren; er ist der Chef des ganzen Instituts, dem freilich ein selbstständiger Wirkungskreis wesentlich dadurch fehlt, dass das Clearing House das statistische Element bei sich nicht gehörig entwickelt hat. Dennoch ist die Bedeutung desselben um so grösser, als er namentlich bei den Gesetzgebungen des Parlaments stets der eigentliche Fachmann ist.

Das nun ist das erste Element in der Organisation des Clearing House. Sein Verhältniss zu den Folgenden ist im Wesentlichen damit gegeben, dass es die Instruktionen für dieselben gibt und durch den Secretary ihre Ausübung überwacht. Im Uebrigen erscheinen diese Organe, die Conferences, sehr selbstständig, und wir glauben am besten zu thun, wenn wir eben diese Instruktionen, die sogenannte Geschäfts-Ordnung derselben, mit einigen Bemerkungen begleitet, wörtlich folgen lassen.

5. Die Organisation der Betriebsverwaltung.

a) Die Konferenz der Generaldirektionen (Conference of the General Managers).

Während nun das Committee das Organ dessen ist, was wir die „Verwaltungsräthe“ aller im Clearing-System enthaltenen Bahnen nennen würden (bekanntlich heissen die Verwaltungsräthe in England und Frankreich Direktoren), die mit dem eigentlichen Betrieb wenig zu thun haben, fordern nun diese Betriebsangelegenheiten selbständige Organe, welche sich nach den verschiedenen Branchen derselben wesentlich unterscheiden.

Die Grundzüge des Bildes, welches das Clearing-System in dieser Beziehung darbietet, sind folgende:

Das Clearing-System hat drei Hauptorgane, die formell unter dem Committee stehen, aber offenbar ganz selbständig funktionieren. Diese sind *a)* die sog. Konferenz der Generaldirektionen (Conference of the General Managers). Ihre Aufgabe ist die Ordnung und Leitung des Betriebes, namentlich der Zugsordnung und die auf die Fahrbetriebsmittel bezüglichen Fragen; *b)* die Konferenz der Direktoren des Gütertransports (Conference of the Goods Managers), in deren Bereich die Frachten- und Güterfragen fallen, und endlich *c)* die Konferenz der Ober-Inspektoren des Clearing-System selbst (Conference of the Superintendents). Natürlich sind die Mitglieder der ersten Konferenz stets die Generaldirektoren der am Clearing-System beteiligten Bahnen, so wie die Güterinspektoren derselben die Mitglieder der zweiten Konferenz bilden. Dagegen sind die Superintendents die Angestellten des Clearing-System selbst; wir würden sie aber die „Oberinspektoren des Clearing House“ nennen. Jede dieser Conferences hat ihre eigene Geschäftsordnung und ihre eigene Competenz, und jede derselben kann auch selbständige Beschlüsse fassen. Die Form dieser Beschlüsse ist die Aufnahme derselben in die „Sitzungs-Protokolle“, aus denen dann die Auszüge abgefasst und den Betreffenden mitgetheilt werden. Nach diesen Protokollen werden auch diese Beschlüsse citirt; dasselbe gilt für das früher erwähnte Committee. Die Protokolle heissen „Minutes“, die Citate lauten daher „C. H. Com. Min.“ (Clearing House Committee Minuts = Protokoll des Committee des C. H.) Gen. Man. Min. (General Managers Minuts) und Goods Man. Min. (Goods Managers Minuts) jedesmal mit der betreffenden Jahreszahl ver-

sehen. Diese Beschlüsse werden dann gesammelt und von dem Secretary des Committee jährlich herausgegeben. Sie bilden das „Betriebsreglement des Vereins der englischen Eisenbahnen“ unter dem Titel: Regulations of the Railway Clearing House. Dieselben sind natürlich wie bei allen englischen Gesetzen formell durchaus systemlos; Instruktionen, Beschlüsse der Conferenzen u. s. w. durcheinander, so dass sich nur ein Sachkundiger darin zurecht findet. Hier wie immer wird dem Takte und der Thätigkeit der einzelnen Conferences das Meiste überlassen; es scheint mir aber für unseren Zweck das Wichtigste, jede einzelne dieser Institutionen mit ihrer Geschäftsordnung möglichst genau darzustellen, damit unser Eisenbahnwesen aus demselben herausnehmen könne, was er für seine künftige, einheitliche Selbstverwaltung gebrauchen wird.

Die erste und wichtigste Conferenz ist also die der Generaldirektoren. Diese Conferenz hat ein dauerndes Subcommittee, das die Aufgabe hat, als Schiedsgericht für alle beteiligten Bahnen im Falle einer Beschädigung des Betriebsmaterials (Stock) zu fungiren. Wir wissen nun nichts besseres zu thun, als einfach die Geschäftsordnung der Conferenz und ihres Subcommittees hier in getreuer Uebersetzung folgen zu lassen, wie die erstere zuletzt im Jahre 1861 definitiv geordnet ist, während die zweite schon seit 1859 unverändert besteht.

Geschäftsordnung (Rules for the Guidance) für die Conferenz der Generaldirektoren.

1. Jede dem Clearing-System angehörende Gesellschaft ist berechtigt, bei der Conferenz durch ein Mitglied vertreten zu sein, welches, wenn es verhindert ist bei der Conferenz zugegen zu sein, einen Beamten seiner Gesellschaft ernennen kann, der an seiner Statt zugegen ist und für ihn stimmt.

2. Die Ernennung eines Mitgliedes muss dem Sekretär des Clearing House von dem Sekretär der Gesellschaft, welche das Mitglied vertritt, angezeigt werden, und Niemand darf zu den Versammlungen zugelassen werden, dessen Ernennung nicht formell angezeigt wurde.

3. Die Versammlungen müssen in London vierteljährlich, am Donnerstag der zweiten Woche der Monate Februar, Mai, August, November abgehalten werden.

4. Vier Mitglieder bilden ein Plenum (Quorum).

5. Ausserordentliche Versammlungen des Comité's können von dem Sekretär des Clearing House auf Empfang eines Antrages, welcher von sechs Mitgliedern unterzeichnet ist, zusammen berufen werden.

6. Der Präsident jeder Versammlung wird durch die gegenwärtigen Mitglieder ernannt.

7. Jedes Conferenz-Mitglied ist zu einer Stimme ermächtigt, jedoch soll keine Gesellschaft mehr als Eine Stimme haben.

8. Gesellschaften, deren Linien von anderen Gesellschaften entweder gänzlich gepachtet sind oder ausgebeutet werden, sind nicht zu einer Stimme ermächtigt.

9. Mitglieder, die Anträge vorbringen wollen, müssen ihre Absicht entweder in der Versammlung kundgeben, die derjenigen vorangeht, in der die Fragen behandelt werden, oder durch einen Brief an den Sekretär des Clearing House, welcher ihm nicht später als zehn Tage vor der Versammlung geschickt werden darf. Dringlichkeitsfälle ausgenommen, werden keine Fragen behandelt, wenn sie nicht in einer der beiden vorhergehenden Weisen angezeigt wurden. Ein dringender Antrag kann nur durch die Majorität der Gegenwärtigen entschieden werden, und muss die Versammlung aus wenigstens zehn Mitgliedern bestehen.

10. Die Tagesordnung muss von dem Sekretär des Clearing House den Mitgliedern mindestens sechs Tage vor dem Versammlungstage zugeschickt werden.

11. In jeder Versammlung werden, wenn es nicht durch besondere Erlaubniss anders geordnet ist, die Fragen in der Reihenfolge erörtert werden, wie es in der Tagesordnung angezeigt ist, und zwar wird die Reihenfolge durch die Data der bezüglichen Briefe, die vom Sekretär des Clearing House in Empfang genommen werden, bestimmt werden.

12. Sub-Comités und andere Körperschaften, an die eine Frage zur Untersuchung oder Nachforschung verwiesen ist, müssen ihre Berichte innerhalb einer Zeit einschicken, welche hinreichend ist, dass sie zugleich mit der Meldung, dass die Versammlung erfolgt, noch vor die Conferenz-Mitglieder gebracht werden können, im Ermangelungsfalle kann ein Bericht nur durch die Versammlung in Empfang genommen und gelesen werden.

Vorschriften für die Leitung des Comités zur Abschätzung beschädigter Betriebsmittel.

1. Das Abschätzungs-Comité für beschädigte Betriebsmittel besteht aus zwölf Mitgliedern, von denen drei ein Plenum bilden.

2. Vier Mitglieder ziehen sich jährlich nach Dezember 1859 zurück, und ihre Plätze werden durch Ballotiren von der General-Conferenz in der letzten Versammlung in jedem Jahre wieder besetzt. Sich zurückziehende Mitglieder sind während eines Jahres zur Wiederwahl nicht zulässig. Während der ersten drei Jahre ziehen sich die gegenwärtigen Mitglieder in alphabetischer Reihenfolge zurück, und nach dieser Zeit durch jährlichen Wechsel.

3. Die Versammlungen werden vierteljährlich zehn Uhr Vormittags an den für die Versammlung der General-Verwalter festgesetzten Tagen abgehalten.

4. Die Befugnisse des Comités schliessen ein: die Bestimmung der Verantwortlichkeit einer Gesellschaft gegen eine zweite, hinsichtlich Beschädigungen an Betriebsmitteln, während sie im Verwahrsam oder Besitz einer Gesellschaft waren, und bestimmen gleichfalls die Ersatzsumme für solche Schäden; diese Befugnisse dehnen sich aber nicht aus auf wie immer entstehende Reklamationen wegen Beschädigungen an Gütern, Vieh und anderen überführten Artikeln.

5. Das Clearing House soll befugt sein, all solche Fälle von Verantwortlichkeit auf Antrag der Gesellschaft, deren Betriebsmittel Schaden gelitten haben, dem Comité anheim zu stellen.

6. Der Ausdruck „Damages to Stock“ schliesst Schäden am ganzen Wagenpark mit Ausnahme von Lokomotiven und Tendern ein, schliesst jedoch aus: Schäden oder Verlust von Eisenblech, Lampen, Verkuppelungsstücken, Ketten, Ringen, Eisenklammern oder Tauwerk, ausgenommen, wenn die Beschädigung oder der Verlust solcher letzterwähnten Artikel durch Beschädigung an dem Fahrzeug, an dem sie derzeit befestigt waren, herbeigeführt wurde.

7. Gesellschaften, die beabsichtigen, dem Comité Fälle zu überweisen, werden ersucht, dem Sekretär mindestens vierzehn Tage vor der Versammlung eine klare Angabe der Thatsachen solcher Fälle zu übersenden, zugleich mit einer genügenden Anzahl Abschriften nach Bedarf der beteiligten Parteien, welche durch einen Gegenbericht antworten dürfen, oder bei der Versammlung persönlich ver-

treten sind. Der Sekretär wird allen Parteien von dem Tage, an welchem die Reklamation vorgebracht wird, Anzeige erstatten.

8. Das Comité ist befugt, seine Entscheidung zu geben, wenn auch alle betroffenen Gesellschaften keine Vertreter anwesend hatten, und solche Entscheidung ist endgiltig.

9. Kein Comité-Mitglied kann bei einer, die Interessen der Gesellschaft, in deren Dienst er ist, berührenden Frage stimmen.

10. Das folgende urkundliche Beweisverfahren muss dem Comité unterbreitet werden:

a) Ein detaillirter Bericht der Schäden, unterzeichnet von dem Ingenieur der Gesellschaft, der das Betriebsmittel gehört;

b) die Original-Korrespondenz der Verwalter, welche auf die Reklamation Bezug hat;

c) ein Bericht des Gesellschaft-Ingenieurs über die Beschaffenheit und das Alter des beschädigten Betriebsmittels, welcher zeigt, welchen Reparaturen es von Zeit zu Zeit unterworfen war.

11. Das Comité kann das Zeugniß der Wagen-Ingenieure der Gesellschaften einfordern, so wie irgend ein anderes, das es für geeignet findet, die Schäden abzuschätzen.

12. Des Comité's Befugnisse erstrecken sich auf alle Fälle, wo der Schaden £ 500 nicht übersteigt.

13. Das Clearing House ist ermächtigt, eine Bescheinigung aller durch das Comité zur Abschätzung beschädigter Güter unterschiedenen Reklamationen zu geben, nachdem dessen Protokoll von einer nachherigen Versammlung bestätigt wurde.

14. Die Bescheinigung wird auf einem besonderen Bogen gegeben, über welche specielle Nachweisung in das Protokoll dieses Comité's eingeschaltet wird.

15. Nur am und nach dem ersten Jänner 1859 entstehende Reklamationen unterliegen der Gerichtsbarkeit dieses Comité's.

b) Die Conferenz der Betriebs-Inspektoren (Goods Managers).

Die Aufgabe der zweiten oben erwähnten Organe ist die Ordnung der Güterfracht und die Entscheidung der dabei vorkommenden Fragen. Die „Conference“ der Betriebs-Inspectoren hat ihrerseits ein stehendes Comité für das Reclamations-Verfahren. Wir lassen hier auch diese beiden Geschäftsordnungen wortgetreu folgen.

Geschäftsordnung für die Conferenz der Güter- Inspektoren.

1. Keiner wird zu der Conferenz zugelassen, von dessen Ernennung als Güter- oder Waaren-Verwalter der Sekretär des Clearing House von dem Sekretär der Gesellschaft, die er vertritt, keine offizielle Anzeige empfangen hat.

2. Der Präsident verwaltet sein Amt während eines Jahres und wird bei der letzten Versammlung in jedem Jahre gewählt; er ist jedoch zur Wiederwahl während eines Jahres nach Verlauf seiner Amtszeit nicht zulässig.

3. Der Präsident ist ex officio ein Mitglied aller Sub-Comités, als welches er von der Conferenz während seiner Amtszeit ernannt werden kann.

4. Zehn Mitglieder bilden ein Plenum.

5. Jedes Conferenz-Mitglied, welches gesetzmässig dazu ernannt ist, an den Vorgängen der Conferenz Theil zu nehmen, ist berechtigt zu stimmen, vorausgesetzt, dass keine Gesellschaft mehr als eine Stimme hat.

6. Die Versammlungen sollen vierteljährlich 14 Tage vor den vierteljährlichen Versammlungen der General-Direktoren abgehalten werden.

7. Die Versammlungen der Conferenz, mit Ausnahme derjenigen im Juli in Edingburg, werden in London abgehalten. Die Conferenz tritt um zehn Uhr Vormittags zusammen.

8. Ein Antrag von ebenso vielen Mitgliedern, als ein Plenum bilden, soll hinreichen, den Sekretär zu bestimmen, dass er eine ausserordentliche Versammlung der Conferenz zusammen beruft.

9. Das Comité zur Abschätzung der Reklamationen tritt einen Tag vor der Conferenz zehn Uhr Vormittags zusammen. Dasselbe kann seine Versammlungen auf irgend einen Tag vor der nächsten Conferenz-Versammlung verschieben, jedoch muss eine derartige Vertagung in das Protokoll der Güter-Verwalter eingetragen werden.

10. Das Comité zur Abschätzung der Reklamationen besteht aus zwölf Mitgliedern, von denen drei ein Plenum bilden.

11. Vier Mitglieder ziehen sich jährlich zurück, und ihre Plätze werden von der General-Conferenz in der letzten Versammlung in jedem Jahre durch Ballottiren wieder besetzt. Zurücktretende Mitglieder sind zur Wiederwahl während eines Jahres nicht

zulässig, ausgenommen diejenigen, welche unter Vorschrift 13 gewählt werden können, um durch Abdankung oder anderweitig erledigte Stellen zu besetzen.

12. Während der ersten drei Jahre treten die gegenwärtigen Mitglieder in alphabetischer Reihenfolge zurück, und nach dieser Zeit mit jährlichem Wechsel.

13. Sollte die Anzahl der Mitglieder zu irgend einer Zeit durch Abdankung oder anderweitig verringert werden, so soll der Konferenz in der ersten darauf folgenden Versammlung von dem Präsidenten des Comités zur Abschätzung der Reklamationen Anzeige davon erstattet werden, und die Konferenz schreitet dann zur Besetzung der erledigten Stellen durch Ballotiren.

14. Konferenz-Mitglieder, welche Resolutionen oder Amendements vorschlagen wollen, müssen sie dem Präsidenten schriftlich einhändigen.

Mitglieder, welche Anträge vorbringen wollen, müssen davon entweder in der Versammlung Anzeige machen, die derjenigen vorangeht, in welcher dieselben behandelt werden, oder durch einen Brief an den Sekretär, welcher ihm nicht später als zehn Tage vor dem Versammlungstage geschickt werden darf.

16. Wenn nicht in einer der beiden in der vorhergehenden Vorschrift bezeichneten Arten von einem Antrage Anzeige gemacht wurde, wird ein Antrag, wenn er nicht von einer grossen Dringlichkeit ist, bis zur nächsten Versammlung nicht aufgenommen werden.

17. Der Sekretär wird den Mitgliedern die Tages-Ordnung zugleich mit dem Ersuchen um Anwesenheit übersenden; letzteres soll den Mitgliedern mindestens eine Woche vor dem Sitzungstage zugesandt werden.

18. In der Sitzung werden die Fragen in der Reihenfolge erörtert, wie es in der Tageordnung bestimmt ist, oder auch nach den Daten der bezüglichen, durch den Sekretär in Empfang genommenen Briefe.

19. Es wird die Pflicht der Mitglieder sein, sobald als die durchgegangenen Anträge von den Versammlungen gebilligt und von den Ausschüssen der respectiven Gesellschaften bestätigt wurden, dem Sekretär schriftlich anzuzeigen, wozu die Beschlüsse angenommen wurden; und muss ein ähnliches Verfahren befolgt wer-

den, wenn die Beschlüsse von jedem der Ausschüsse verworfen werden.

20. Sub-Comités müssen ihre Berichte dem Sekretär des Clearing House innerhalb einer Zeit übersenden, welche verstatet, dass dieselben zugleich mit der die nächste Versammlung betreffenden Aufforderung noch unter den Conferenz-Mitgliedern cirkuliren können; im Ermangelungsfalle soll ein Bericht nur von einer solchen Versammlung in Empfang genommen, zum ersten und zweiten Male gelesen und in der nächsten Versammlung erörtert werden.

21. Berichte sollen in Paragraphen niedergeschrieben und nach der Reihe numerirt werden, um eine methodische und geordnete Betrachtung der darüber berichteten Gegenstände zu erleichtern.

22. Bei der Erörterung soll jeder einzelne Paragraph in einen solchen Beschluss umgewandelt werden, wie die tagende Conferenz beschliesst.

23. Kein Bericht soll als ganzer verworfen werden, wenn es nicht entweder einstimmiger Wunsch der tagenden Conferenz ist, oder seine verschiedenen Paragraphen nach einander während der Erörterung respective verneint wurden.

24. Das ganze Protokoll eines Sub-Comités soll der Conferenz zugleich mit dem Endberichte überreicht werden, und bis dahin soll die Cirkulation seines Protokolls auf seine eigene Mitglieder beschränkt sein.

25. Anzeigen, welche Verhandlungen eines Sub-Comités betreffen, müssen mindestens sieben Tage von dem Datum, an dem solche Versammlungen anberaumt sind, ausgefolgt werden.

26. Die Endgenehmigung der Beschlüsse der Conferenz durch das Clearing House-Comité soll in das Protokoll eingetragen werden.

27. Der Sekretär wird die Gesellschaften um die Namen derjenigen ihrer Beamten ersuchen, die ermächtigt sind, der Conferenz beizuwohnen.

Geschäftsordnung der Comités zur Abschätzung der Reklamationen wegen beschädigter Güter.

28. Das Comité zur Abschätzung von Reklamationen tritt einen Tag vor der Conferenz zehn Uhr Vormittags zusammen. Dasselbe ist ermächtigt, seine Versammlungen auf irgend einen Tag vor der nächsten Conferenz-Versammlung zu verschieben. Die Anzeige sol-

cher Vertagung soll in das Protokoll der Güter-Verwalter eingetragen werden.

29. Ein Comité-Mitglied ist nicht befugt, bei irgend einer die Interessen der Gesellschaft, in deren Dienst er ist, berührenden Frage zu stimmen, und in Fällen, wo es wünschenswerth erscheint, sollen bei der Berathung die betheiligten Parteien sich zurückziehen.

30. Gesellschaften, die beabsichtigen dem Comité Fälle zu überweisen, werden gebeten, wenigstens vierzehn Tage vor der Versammlung dem Sekretär eine klare Angabe der Thatsachen solcher Fälle in der bestimmten gedruckten Form zugleich in einer für den Bedarf der betheiligten Parteien genügenden Anzahl Copien zu übersenden; die Pflicht der letzteren ist es, schriftlich zu entgegnen oder bei der Versammlung persönlich vertreten zu sein. Der Sekretär wird allen Parteien von dem Tage, an welchem die Reklamationen vorgebracht werden, Anzeige erstatten.

31. Das Comité ist befugt, Parteien um ihre Anwesenheit zu ersuchen, von deren Aussage es vermuthet, dass sie auf die Lösung der vorliegenden Fälle hinwirken würden.

32. Das Comité ist competent, wenn es überzeugt ist, mit allen Thatsachen bezüglich der behandelten Fälle bekannt zu sein, seine Entscheidung zu geben, selbst wenn alle betroffenen Gesellschaften keine Vertreter anwesend hatten.

33. Wo ein Grundsatz enthalten ist, der als Richtschnur für künftige Fälle dienen kann, mag eine kurze Angabe der Thatsachen solcher Fälle nebst der Entscheidung des Comité's niedergeschrieben werden.

c) Die Conferenz der Oberinspektoren (Superintendents).

Das dritte Organ ist die Conferenz der Ober-Inspektoren. Auch hier werden wir uns damit genügen lassen müssen, die Geschäftsordnung für dieselben nebst derjenigen für ihr stehendes Subcomité mitzutheilen, wobei es wohl auch unseren Lesern auffallen wird, wie die Hauptfrage das Competenz-Verhältniss durchaus nicht weiter berührt ist. Doch wird das Folgende hiefür wohl den besten Aufschluss geben.

Geschäftsordnung für die Leitung der Conferenz der Oberaufseher (Superintendents).

1. Jede dem Clearing-System angehörende Gesellschaft ist berechtigt, bei der Conferenz durch ein Mitglied vertreten zu sein, welches, wenn es verhindert ist der Conferenz beizuwohnen, einen Beamten seiner Gesellschaft ernennen kann, der an seiner Stelle zugegen ist und für ihn stimmt.

2. Der Präsident verwaltet sein Amt ein Jahr lang, und soll in der letzten Versammlung in jedem Jahre gewählt werden, ist aber zur Wiederwahl während eines Jahres nach Verlauf seiner Amtszeit nicht zulässig.

3. Fünf Mitglieder bilden ein Plenum.

4. Jedes Conferenz-Mitglied, das gesetzlich ernannt ist, an den Vorgängen Theil zu nehmen, ist berechtigt zu stimmen unter der Bedingung, dass keine Gesellschaft mehr als eine Stimme hat.

5. Die Versammlungen werden vierteljährlich an dem Mittwoch vor den vierteljährlichen Versammlungen der Güter-Verwalter abgehalten.

6. Alle Conferenz-Versammlungen, mit Ausnahme derjenigen im Juli in Schottland, werden in London abgehalten. Die Conferenz tritt zehn Uhr dreissig Minuten Vormittags zusammen.

7. Ein Antrag von ebenso vielen Mitgliedern, als ein Plenum bilden, soll hinreichen, den Sekretär zu bestimmen, dass er eine ausserordentliche Conferenz-Versammlung zusammen beruft.

8. Das Comité zur Abschätzung von Forderungen soll am Tage der Conferenz neun Uhr dreissig Minuten Vormittags zusammen treten. Dieses Comité darf seine Versammlungen auf irgend einen Tag vor der nächsten Conferenz-Versammlung verschieben. Die Anzeige solcher Vertagung soll in das Protokoll der Superintendents eingetragen werden.

9. Das Comité zur Abschätzung von Reklamationen besteht aus zwölf Mitgliedern, von denen drei ein Plenum bilden.

10. Die Mitglieder des Comité zur Abschätzung von Forderungen sollen sich jährlich zurückziehen und ein neues Comité soll von der General-Conferenz in der letzten Versammlung in jedem Jahre gewählt werden. Sich zurückziehende Mitglieder sind zur Wiederwahl zulässig. Der Präsident der Conferenz kann Präsident des Comité werden.

11. Sollte die Anzahl der Mitglieder zu irgend einer Zeit durch Abdankung oder anderweitig verringert werden, so muss der Konferenz von dem Präsidenten des Comités zur Abschätzung von Reklamationen in der nächsten Versammlung Anzeige davon gemacht werden, und die Konferenz soll dann zur Besetzung der erledigten Stellen schreiten.

12. Konferenz-Mitglieder, welche Resolutionen und Amendements vorschlagen wollen, müssen sie dem Präsidenten schriftlich einhändigen.

13. Mitglieder, welche beabsichtigen Anträge vorzubringen, müssen davon entweder in der Versammlung Anzeige machen, die derjenigen vorangeht, in welcher die Anträge behandelt werden, oder auch durch einen Brief an den Sekretär, welcher ihm nicht später als zehn Tage vor dem Versammlungs-Tage zugeschickt werden soll.

14. Wenn nicht in einer der beiden in der vorhergehenden Verfügung bezeichneten Weisen von einem Antrage Anzeige gemacht wurde, wird der Antrag, wenn er nicht von grosser Dringlichkeit ist, bis zur nächsten Versammlung nicht aufgenommen werden.

15. Der Sekretär wird den Mitgliedern die Tagesordnung zugleich mit dem Ersuchen zur Anwesenheit mindestens eine Woche vor dem Versammlungstage zusenden.

16. In jeder Versammlung werden die Fragen in der Reihenfolge erörtert werden, wie es im Protokoll bestimmt ist, oder auch nach dem Datum der bezüglichen, durch den Sekretär in Empfang genommenen Briefe.

17. Sub-Comités müssen ihre Berichte dem Sekretär des Clearing House innerhalb einer Zeit übersenden, welche verstatet, dass sie zugleich mit der Aufforderung zur nächsten Versammlung noch unter den Konferenz-Mitgliedern circuliren können — im Ermangelungsfall soll ein Bericht nur von einer solchen Versammlung in Empfang genommen, zum ersten und zweiten Male gelesen, und in der nächsten Versammlung erörtert werden.

18. Berichte müssen in Paragraphen niedergeschrieben und durch die Reihe numerirt werden, um eine methodische und ordentliche Betrachtung der darüber berichteten Gegenstände zu erleichtern.

19. Kein Bericht soll als ganzer verworfen werden, wenn es nicht entweder einstimmiger Wunsch der tagenden Conferenz ist, oder seine verschiedenen Paragraphen in Abtheilungen während der Erörterungsrespective verneint werden.

20. Das gänzliche Protokoll eines Sub-Comités soll der Conferenz zugleich mit dem Endberichte überreicht werden, und bis dahin soll die Circulation seines Protokolls auf seine eigenen Mitglieder beschränkt sein.

21. Anzeigen, welche Versammlungen eines Sub-Comités betreffen, müssen mindestens sieben Tage vor dem Datum, an welchem solche Versammlungen anberaumt sind, ausgefolgt werden.

22. Die Conferenz kann den jeweiligen Präsidenten zum Mitglied von Sub-Comités erwählen.

23. Die Endgenehmigung der Beschlüsse der Conferenz durch das Clearing House-Comité soll in das Protokoll eingetragen werden.

Vorschriften für die Leitung des Comités zur Abschätzung der Reklamationen der Superintendenden.

24. Das Comité zur Abschätzung der Reklamationen tritt neun Uhr dreissig Minuten Vormittags am selben Tage wie die Superintendenden zusammen, wenn nicht die Anzahl der abzuschätzenden Reklamationen so gross ist, um eine Versammlung am vorhergehenden Tage zu erfordern.

25. Das Comité zur Abschätzung der Reklamationen besteht aus zwölf Mitgliedern, von denen drei ein Plenum bilden.

26. Das Comité zur Abschätzung der Reklamationen wird in der letzten Versammlung in jedem Jahre gewählt. Mitglieder, die ein Jahr gedient haben, sind zur Wiederwahl zulässig.

27. Sollte die Anzahl der Mitglieder zu irgend einer Zeit durch Abdankung oder anderweitig verringert werden, so muss der Conferenz von dem Präsidenten des Comités zur Abschätzung der Reklamationen in der nächsten Versammlung Anzeige davon gemacht werden, und die Conferenz soll dann zur Besetzung der erledigten Stellen schreiten.

6. Das Betriebsreglement des Clearing-System.

a) *Frachttarif.*

Nachdem wir bisher die Organisation des Clearing-System dargestellt, fügen wir nunmehr die Elemente der eigentlichen Thätigkeit dieser Organe übersichtlich hinzu.

Wir haben schon früher bemerkt, dass nichts verkehrter ist, als sich unter dem Clearing-System nur eine Abrechnungs-Anstalt vorzustellen.

Wir wiederholen, dass das Clearing-System vielmehr die organisirte Selbstverwaltung des englischen Eisenbahnwesens ist und es ist daher wohl auch klar, dass dasselbe zu seiner ersten Aufgabe sich nichts Geringeres als das englische Vereinsbetriebs-Reglement gestellt hat.

Natürlich können wir an diesem Orte das ganze, in den Regulations enthaltene Betriebsreglement nicht darlegen. Wollen wir dasselbe jedoch in seinen wesentlichen Punkten charakterisiren, so werden wir zu unterscheiden haben:

Das Allererste und Nothwendigste für alle Verrechnung — und von der gegenseitigen Abrechnung ging denn doch schliesslich das Ganze aus — war die Aufstellung eines gemeinsamen Frachttarifes für alle Bahnen des Clearing-System. Erst das zweite ist das Betriebsreglement im engeren Sinne.

Die Classification der Güter erscheint wesentlich als Sache des Goods-Managers, welche ihre Vorschläge dem Committee (s. früher) vorlegen, dieses nimmt sie an, jedoch hat die Conference des Goods-Managers das Recht, Ausführungsbestimmungen, z. B. über Fracht-Briefe, Nachnahmen, Ab- und Aufladen zu beschliessen; die betreffenden Beschlüsse werden zu Protokoll (Minuts) gegeben, und im Auszug den Regulations eingefügt. Das System der Frachttarife war 1867—68 folgendes, und dürfte höchstens in ganz einzelnen Punkten später verändert worden sein.

Die General-Classification of Goods by merchandise trains upon railways — Kohlenzüge sind ausgenommen — enthält eine Mineral Class, dann eine Special Class und fünf Tarif-Classen.

Die Mineral Class ist die Classe für Steine, und Quantitäten von Erden aller Art (Schiefer, Sandstein, Granit u. s. w.) so wie für die meisten Erze (Eisen, Zink u. s. w. Kupfererz ausgenommen, warum?) die Verbindung und Abladung geschieht auf

Rechnung und Gefahr der Absender (from Station to Station only) die Quantität darf nicht geringer sein als vier Tons, sonst fällt die Fracht unter den Satz der Special Class.

Die Special Class enthält eine ganze Reihe von schweren Artikeln, die man als grosse Metallwaaren (Anker, Räder, Achsen), Wagen, Thonwaaren etc. bezeichnen kann; namentlich gehören auch alle Hölzer dahin, sofern sie nicht schon zum Gebrauch vorbereitet sind, endlich Getreide.

„Auch hier gilt der Grundsatz, dass die Verladung dem „Owner“ zufällt“; die Fracht ist from Station to Station only. Das Minimum des Gewichtes ist hier zwei Tons; sonst tritt der Tarif der Classe I ein.

Die First Class enthält schwere Gegenstände, aber auch Lebensmittel, wenn sie in Quantitäten von 1—3 Tons aufgegeben werden.

Die Second, Third, Fourth und Fifth Class enthalten dann weitere Unterabtheilungen. Jeder Artikel ist in dieser Classification genau angegeben. Allerdings übernimmt jede Bahn jede Quantität und liefert sie auch dem Empfänger ab, aber „nur da, wo die Bahn für diesen Zweck Bedienstete angestellt hat“ (has a staff for that service).

Zur weiteren Erklärung dieses Systems dürften folgende Einzelheiten nicht ohne Bedeutung sein.

Zuerst befördert gar keine englische Bahn Kohlen in ihren Wagen; es gibt unseres Wissens gar keine eigentliche Kohlenfracht der Bahnen in England, sondern jedes Kohlenwerk hat seinen eigenen Wagenpark, und die Bahnen sind nur verpflichtet, diese Kohlen-Wagen auf ihren Strecken zu befördern. Damit sind sie aller Klagen über Kohlenkalamitäten überhoben; freilich muss man zu dem Ende Kohlenwerke haben und einen Kohlenconsum besitzen wie England.

Der Tarif für kleine Packete (singel parcels) hat nicht weniger als 60 Positionen, welche nach dem Gewicht von 1—30 Pf. (6 Cl.) der Meilenzahl 30 bis 550 (10 Cl.) combinirt sind und von 6 den. für 1. Pf. auf 30 Meilen bis zu $2\frac{1}{2}$ den. per Pf. auf mehr als 550 Meilen gehen. Das Gepäck ist eigentlich in Passagers und Commercial travellers Luggagt, eine höchst nachahmungswerthe Eintheilung; jenes zahlt das doppelte für Ueberfracht (unter 30 M. $\frac{1}{4}$ den. per Pf. bis 2 den. über 300 Meilen). Zeitungen werden nicht mit

der Post befördert, sondern haben ihren eigenen Tarif: 2 sh. 6. d. für 1 Monat bis 1 £ 1 sh. für 12 Monat, ohne Unterschied der Entfernung. Die Provinz-Zeitungen haben einen niederen Tarif. Hunde und Pferde haben eigene Tarife; was den Viehtransport betrifft, so sollen nach dem Beschlusse der Güter-Inspektoren gleich einer halben Wagenladung sein:

3 Stück gemästetes und 5 Stück mageres Rindvieh.

15 Schafe.

9 gemästete und 12 magere Schweine.

12 Kälber.

Für Petroleum sind besondere Vorschriften durch ein Goods Man. Min. von 1862 aufgestellt; ebenso eine genaue Instruktion für den Transport von explodirenden Stoffen bereits von 1856.

Die Rückfracht von leeren Gebinden und Gefässen (Empties) ist speziell tarifirt, eine ziemliche Anzahl werden gratis zurückgeliefert, namentlich Säcke.

Alle diese Sätze sind nur für eigentliche Frachten, Güter in grösseren Quantitäten. Alle kleineren Sendungen werden in dem Gattungsbegriff der „Smalls“ zusammengefasst, so lange sie nicht 1 Ctr. wiegen. Für diese nun hat das Clearing-System drei Classen. Die erste geht bis 28 Pfund, die zweite von 28 bis 56 Pfund, die dritte über 56 Pf. Jede dieser Classen der Smalls hat ihren eigenen Tarif, der natürlich höher ist als der Tarif per Ton. Die einzelnen Fälle und Fragen werden da bei der Conferenz der Güter-Inspektoren berathen und entschieden.

Es ist nun hier allerdings nicht der Ort, über Richtigkeit und Zweckmässigkeit dieses ganzen Systems zu entscheiden. Aber eine grosse Folge hat dieselbe, es ist eben ein Tarif und ein System für ganz England gegeben, und jeder Streit über vorkommende Punkte, Beschädigungen, Reklamationen wird durch ein Bureau entschieden. Es wäre unschätzbar, wenn wir wenigstens diesen Erfolg durch unsern künftigen „österreichischen Eisenbahn-Verein“ und sein centrales Organ erzielen könnten.

b) Das Betriebsreglement.

Für die richtige Beurtheilung des eigentlichen Betriebsreglements des Clearing-System muss man davon ausgehen, dass dasselbe sich grundsätzlich um den Betrieb der einzelnen Bahnen überhaupt

gar nicht zu kümmern hat. Seine Aufgabe beginnt erst da, wo die Bahnen mit einander in Verbindung treten, und die eine Bahn in irgend einer Weise Wagen, Güter oder Verantwortlichkeit von der anderen übernimmt. Eben desshalb hat das Clearing-System auch nie daran gedacht, etwa in der Art und Weise ein systematisches Betriebsreglement zu entwerfen, wie dies von Seiten des deutschen Eisenbahnvereins geschehen ist, sondern die Bestimmungen über den Betrieb haben sich von Fall zu Fall als nothwendig herausgestellt, und sind daher auch ganz regellos in den Regulations unter einander gestellt, bald hervorgehend aus den Beschlüssen des Committees, bald aus denen einer der drei Conferenzen. Es dürfte daher hier kaum von praktischem Interesse für uns sein, in das Detail einzugehen.

Wir wollen nur einige Punkte hervorheben, auf die wir als brauchbar für die Bildung unseres Eisenbahnvereines hinweisen können.

Der erste und wichtigste Punkt betraf ohne Zweifel die Ordnung der Frachtbriefe, da dieselben für das ganze Clearing-System gelten (Invoices and Way Bills — eigentlich Connossamente und Wäge-Scheine). Grundsatz: jede Bahn muss solche Frachtbriefe annehmen, auch wenn das Gut nicht mit ihnen erfolgt; ebenso Nachnahme-Scheine (Paid-ons); wird die Annahme vom Adressaten verweigert, so muss die Empfangsstation benachrichtigt und das Gut so lange bewahrt werden; jede Bahn übernimmt die Haftung für die formelle Genauigkeit der Adresse; jede Bahn haftet dem ganzen System für die Fracht, wenn sie dem Absender etc. Credit gegeben hat.

Ein zweiter wesentlicher Punkt ist die Haftung für Schaden gegenüber dem Publikum. Das Princip dafür ist einfach.

„Sobald irgend ein Theil des Betriebsmaterials einer Bahn in den Besitz der andern übergeht, so haftet die letztere für jeden Unfall, der sich aus dem Gebrauche des betreffenden Materials ergeben hat, mit der Ausnahme, dass die erste Bahn haftet, wenn der Unfall auf dem Mangel an der Qualität von Stoff oder Arbeit beruhte.“ Die Numbermen haben für jeden solchen Unfall Aufzeichnungen zu machen, und diese gelten als Beweis. Das Clearing House treibt den Ersatz ein. Die Entscheidung hat das Claims Arbitration Committee. Bei Verlusten haftet die absendende Bahn, wenn der Abgang in 24 Stunden derselben angezeigt ist.

Ein dritter Punkt betrifft die Umladungen (Tranships) von den Wagen einer Bahn auf die der anderen. Jede Bahn hat die Verpflichtung, die auf eine andere Bahn übergehenden Güter, wenn sie weniger als ein Ton betragen, abzuladen; die empfangende Bahn muss sie dann selbst aufladen; die Verladungen müssen auf dem Frachtbrief genau angegeben sein.

Ein wesentlicher Theil ist die Fahrkarten-Ordnung. Hier wiederholen wir, dass natürlich jede einzelne Bahn ihren eigenen Tarif hat, so weit die Passagiere innerhalb der eigenen Linie bleiben; die Fahrkarten des Clearing-System treten erst ein, wo der Einzelne mehrere Bahnen zugleich benützt. Dabei hat das Clearing House namentlich drei Hauptfälle zu ordnen; zuerst die Thourough Tikets, die für mehrere Bahnen giltig sind, dann das System der Retourkarten, Return Tikets, und endlich das grosse System der Freikarten. Die Freikarten werden, so weit sie mehr als eine Bahn betreffen, stets vom Clearing House nach ganz bestimmten Regeln gegeben; sehr weitläufig und für englische Verhältnisse von nicht geringem Interesse sind die Freikarten für die Wähler (Voters of Parliamentary Elections), denen das System auf allen Punkten mit der grössten Bereitwilligkeit entgegen kommt, und ein eigenes Verfahren für dieselben angeordnet hat. Ebenso haben die Militärtrains ihre eigene Ordnung, die allerdings um so nothwendiger ist, als bekanntlich in England die Militärverwaltung nicht die Prätension hat, Verpflichtungen für die Militärtransporte in die Concessionen der Bahnen aufzunehmen. Indess ist Grundsatz, dass jeder Officier 2 d. per engl. Meile zahlt, jeder Gemeine 1 d., vorausgesetzt, dass sie Marsch-Ordre vorweisen; sonst zahlen sie wie gewöhnliche Reisende.

Wir glauben nun, dass diesen kurzen Bemerkungen eigentlich nur Eins hinzuzufügen ist. Die grossen Vorzüge dieser ganzen Einrichtung beruhen offenbar in der Gleichheit und Gemeinschaft der Regeln für alle Personen- und Güterbewegung, die mehr als eine Bahn betreffen.

Der Mangel derselben beruht darauf, dass mit all dem von uns angeführten Alles, was sich auf den Betrieb und Verkehr der einzelnen Bahnen bezieht, von dem Clearing-System unberührt bleibt. Trotz der grossen Entwicklung dieses Bahnvereins und seiner mächtigen, ganz England, Schottland, und seit 23.24 Vict 29 auch

Irland umfassenden Organisation hat Grossbritannien doch kein Betriebsreglement das dem deutschen oder dem österr.-ungar. zu vergleichen wäre, so wenig wie es ein Handelsgesetzbuch hat, das dasselbe ersetzt. Auf diesem Punkte sind wir Grossbritannien weit voraus. Dagegen besitzt dasselbe in seinem Clearing House, was wir wieder nicht besitzen, ein mächtiges, wohl geordnetes und mit öffentlichem Recht anerkanntes Organ seiner Selbstverwaltung.

Wenn wir dazu gelangen, ein solches zu schaffen, werden wir England auch auf diesem Punkte voraus eilen.

Nun bleibt unserer Arbeit noch ein Theil übrig, und das ist das Abrechnungswesen des eigentlichen Clearing House. Seine Darstellung soll den Schluss dieser Artikel bilden, deren Ausführlichkeit wohl nur dadurch entschuldigt werden kann, dass der Gegenstand bisher eben so unbekannt war, als er höchst praktisch sein dürfte.

7. Das Clearing House im engeren Sinne.

Wir haben in einer Reihe von Mittheilungen die Organisation der Selbstverwaltung des englischen Eisenbahnwesens, so weit dieselbe im Clearing House durchgeführt und mit eigenen Institutionen und Einrichtungen geordnet ist, dargestellt. Wir glauben, dass schon nach den kurzen Grundzügen, die wir hier mittheilen konnten, die Vorzüge und Nachtheile des englischen Systems vor dem deutschen von jedem Fachmanne leicht erkannt sein werden. Wir enthalten uns um so mehr einer eigentlichen Vergleichung, als wir die Ueberzeugung haben, dass die Organisation des Bahnwesens, der wir in der österreichisch-ungarischen Monarchie entgegengehen, eine viel sichere und bedeutsamere sein wird, als das, was wir in England finden; aber was wir auch gegenwärtig besitzen, dennoch können wir auch auf diesem Gebiete so viel von England lernen, dass wir keinen Augenblick anstehen, nun auch den zweiten Theil der Darstellung des Clearing House, oder das, was wir die eigentliche Wagenrechnungsanstalt nennen, hier im kurzen Umriss hinzuzufügen. Wir glauben mit Recht dies Ganze das eigentliche Clearing House nennen zu sollen.

Diese Wagenrechnungsanstalt ist, wie schon früher bemerkt, der Ursprung des ganzen Clearing-Systems; erst aus ihm ist die

Selbstverwaltung der Bahnen später und allmählig hervorgegangen; indem die Nothwendigkeit zur Gleichartigkeit der Rechnung erst die Nothwendigkeit der Gemeinschaft im Tarif, Fahrordnungen und Reklamationen erkennen liess. Aber das Wagenrechnungswesen ist dabei ein ganz selbstständiges Ganze geblieben; es steht für sich da wie ein grosser, selbstwirkender Organismus, und es ist der Mühe werth einen Blick auf denselben zu werfen.

Das eigentliche Clearing House als Abrechnungsanstalt umfasst, wie schon früher erwähnt, mehr als hundert Bahnen, und hat, da die bei weitem grösste Anzahl der Züge mehr, als eine Bahn passiren, und das Wechseln der Wagen geradezu unmöglich machen, die höchst schwierige Aufgabe, den gesammten Wagenverkehr Grossbritanniens, so weit derselbe einen Uebergang von einer Bahn nach einer andern enthält, täglich und mit vollster Genauigkeit zu controliren. Der Mechanismus dafür ist ein einfacher und doch sehr grossartiger. Da der Uebergang der Wagen nicht wie in Deutschland schliesslich doch ein ausnahmsweiser, sondern ein regelmässiger ist, so dass faktisch der Wagenpark aller einzelnen englischen Bahnen als ein grosses Ganze betrachtet werden muss, dessen sich alle Bahnen ohne Ausnahme bedienen, und zwar gegen Zahlung an die Bahn, deren Wagen die eigene Bahn passiren, so ergibt sich, dass die Abrechnung auch nicht wie in Deutschland eine Verrechnung gegenseitig eingesendeter Wagenlisten in einem bestimmten Bureau ist, sondern dass die Abrechnungsanstalt einen selbstständigen Organismus von Angestellten hat, welche an jeder Bahnverbindung (junction) aufgestellt sind, und genau die Wagen und ihre Qualität nach bestimmten Vorschriften zählen und registriren. Das sind die Numbermen, Stationszähler, die wieder unter den Inspektoren und ihrem Comité stehen, von dem bereits oben ausführlich die Rede war. Diese Zählmänner senden nun täglich ihre Listen an das Clearing House, und hier beginnt nun die eigentliche Abrechnung.

Das Clearing House in der Seymour Street in London ist ein grosses und schönes Gebäude, das ausschliesslich für diese Abrechnung bestimmt ist. Dasselbe enthält nicht weniger als 900 Rechnungsbeamte, welche in verschiedenen grossen Sälen aufgestellt, täglich die Einsendungen der Numbermen so wie die der Stationen durchrechnen, vergleichen und aufzeichnen. Jede Bahn hat zu-

nächst ihr Abrechnungsbuch und ihren Beamten oder mehrere; aus diesen Beiden geht das Resultat in die Hauptbuchhaltung, und von dieser in die Correspondenz. Diese hat sehr einfache gedruckte Formularien, in welchen sie das monatliche Erträgniss der Wagenrechnung für Fahr- und Wagenmiethe (Mileage, Fahrpreis nach der Achsmeile und Demurrage, Tagespreis für den stehengebliebenen Wagen) an die betreffende Bahn einträgt, und diese Formularien den Bahnen zusendet. Wir glauben von der wörtlichen Veröffentlichung dieser Formularien absehen zu können.

Das ganze Clearing House steht unter einem Oberbuchhalter, dem Accountant general, und seinem Stellvertreter, dem Accountant. Die Masse der Rechnungssäle und der Angestellten ist imposant; die beiden Stockwerke des Hauses sind buchstäblich damit angefüllt, und der Raum in echt englischer Weise auf das Aeusserste benutzt. Dennoch ist zugleich auch für andere Bedürfnisse gesorgt. Nicht nur, dass alle Comités im Hause selbst ihre Sitzungen halten können, so ist auch für die Beamten gesorgt. Dieselben haben zuerst nicht nur eine, sondern zwei grosse und schöne Restaurationen im Hause selbst, und zwar so eingerichtet, dass die besser Gestellten in der einen, die schlechter Gestellten in der andern Frühstück und Mittagessen finden. Der geringste Gehalt ist etwa 600 fl. Silber für die untersten Stufen. Die Bediensteten haben ferner eine sehr hübsche Bibliothek und ein Lesezimmer, und bilden eine Krankenkassa nach dem Muster der Friendly societies. Das Ganze macht einen zwar maschinenartigen und mächtigen, aber doch wohlthuenden Eindruck; die englische Stille und Reinlichkeit herrscht überall, und Fleiss und Ordnung lösen ohne Prätension die grosse Aufgabe, das ganze Eisenbahnwesen Englands seit zwanzig Jahren in Ordnung zu halten, ohne dass auch nur die geringste Störung jemals vorgefallen wäre. Die gewichtige Empfehlung meines verehrten Freundes, des Herrn Forbes, G.-Man. der London-Chatham-Dover-Eisenbahn und Vorstand des ganzen Clearing-Systems machte mir es möglich, in verhältnissmässig kurzer Zeit mir unter freundlicher Anleitung des Mr. Griffith, Accountant, einen Ueberblick zu gewinnen. Ich ergreife gern die Gelegenheit, beiden Herren meinen Dank für ihre Zuvorkommenheit hiermit öffentlich auszusprechen.

Dies nun sind die Elemente des Clearing-Systems in seinem zweiten Theil, dem Rechnungswesen. Und jetzt dürfte es immerhin von Interesse sein, neben diesen allgemeinen Grundzügen die spe-

ciellen Instruktionen für die einzelnen Theile dieses Rechnungswesens, die wohl sonst sehr wenig bekannt sein dürften, in den folgenden Seiten hier vollständig mitzutheilen. Wenngleich dieselben für einen Beamtenstand eingerichtet zu sein scheinen, der auf einer weit niedrigeren Bildungsstufe als der unsere steht, so wird sich immer manches aus denselben zur Benützung eignen. Die Vorstellungen über die Organisation eines österreichischen Bahnvereins und seine Aufgaben werden wir später unseren Bahnen zur eventuellen Begutachtung vorlegen.

8. Instruktionen für den durchgehenden Verkehr.

Die Listen über Absendung und Empfang von Gütern müssen dem Railway Clearing House monatlich an den festgesetzten Tagen zugeschickt werden. Sollten nicht alle Fakturen an dem für die Absendung der Listen festgesetzten Tage angelangt sein, so sollen diese nicht zurückgehalten werden, sondern täglich müssen, sobald als die fehlenden Fakturen anlangen, Ergänzungslisten abgesendet werden, welche das Datum der bezüglichen Faktur und nicht das des Tages, an dem sie hätten abgesendet werden müssen, tragen sollen. Es ist von äusserster Wichtigkeit, dass die Listen an dem fälligen Tage pünktlich befördert werden.

Die Totalsumme des Gewichtes und Geldes jeder Faktur muss in die monatlichen Listen eingetragen, die Fakturen jeder Station besonders aufbewahrt und addirt werden, um sowohl eine wöchentliche als auch eine monatliche Zusammenstellung für jede Station, von der Güter in Empfang genommen und zu der Güter geschickt werden, bekannt zu machen. Der Verkehr zwischen je zwei Stationen muss auf einem besonderen Bogen eingetragen werden.

Alle Güter, die zu Tarifpreisen fakturirt sind, welche den Fuhrlohn an beiden Enden der Fahrt enthalten, müssen in die Columne „Cartirt“ („Carted“) von beiden Gesellschaften eingetragen werden, ob sie von denselben gefahren wurden oder nicht; und alle auf der Station zu Stationspreisen fakturirten Güter müssen in die Columne „Nicht cartirt“ („Not Carted“) eingetragen werden. Wenn Güter, an welchen mehr als zwei Gesellschaften betheiligt sind, zu oder unter 10 Schilling per Tonne berechnet wurden, so muss das Gewicht in die Columne „Not Carted“ eingetragen werden und zu

oder unter drei Schilling per Tonne fakturirte Güter müssen in die Listen als „Mineralien“ eingetragen werden.

Wenn Aufgaben, die in die Special-Klassen gehören, nach den Klassen-Tarifen gemacht werden, und zwar verladen in Quantitäten von weniger als vier Tonnen, so muss eine besondere darauf zielende Bemerkung in die Berichte eingetragen werden.

Es ist äusserst wesentlich, dass die Route, auf der die Güter abgesendet und in Empfang genommen wurden, die Nummern und Namen der Eigenthümer der Waggons, auf denen die Güter überführt wurden, in den Listen erwähnt werden, und dass, wenn Güter nach einem und demselben Platz auf verschiedenen Linien geschickt oder auf einem und demselben Platz von verschiedenen Linien in Empfang genommen wurden, sie abgesondert aufbewahrt werden, als ob sie nach verschiedenen Plätzen geschickt oder von verschiedenen in Empfang genommen wären.

Es ist nothwendig, dass die Nummern der Waggons sowohl in den Listen über „Absendung“ als auch über „Empfang“ angegeben werden; da umgeladene Güter natürlich nie ihre Bestimmung in dem Waggon erreichen, in dem sie zuerst geladen waren. Es muss daher an der Empfangsstation eine Vorkehrung getroffen werden, um auf der Faktur die Nummern und Eigenthümer der Waggons, in welchen solche überschifft Güter ankommen, einzutragen.

Wenn eine Faktur sich auf mehrere Waggons bezieht oder wenn das Gegentheil der Fall ist, müssen im ersten Falle die Nummern aller Waggons angegeben werden, und im anderen Fall muss die Waggonnummer gegenüber der Nummer jeder auf seine Ladung bezüglichen Faktur wiederholt werden.

Wenn Irrthümer im Gewicht oder Geld in den Fakturen vorkommen, müssen sie durch Ueber- oder Minderfracht berichtet werden, keinesfalls aber darf die Original-Faktur abgeändert werden. Berichte über Zurechnungen, die von den Güter-Verwaltern der am Ende der Fahrt bestehenden Gesellschaften unterzeichnet sind, sollen nur von dem Clearing House in Empfang genommen werden. Abberechnungen müssen fakturirt werden.

Die Angaben über Ueberfracht müssen nur solche Einläufe enthalten, welche aus der Richtigstellung oder Abänderung der Fakturen sich ergeben, und alle anderen Beträge, als specielle Fuhrlohne, Provisionen etc. etc., welche zwischen zwei oder mehr Gesellschaften zu theilen sind, müssen in dem für diesen Zweck bestimmten For-

mular besonders berichtet werden. Ein besonderer Bericht muss auch über Bootsgebühren und Lichterschiffgebühren gemacht werden, ausgenommen in Fällen, wo diese Posten behandelt werden als zu zahlende Nachnahme „(Paid Ons to Pay).“ Die Listen von Forderungen, ob bezahlt oder gutgeheissen, müssen dem Clearing House wöchentlich geschickt und muss Sorge getragen werden, dass die vollen in den Vorschriften specificirten Details wiedergegeben werden.

Wenn sich Differenzen in den Listen zweier Stationen ergeben, muss ein Bericht darüber jeder derselben zugeschickt werden, und es wird ersucht, diese Berichte nur zwei volle Tage zur Prüfung zu behalten und mit allen nöthigen Erklärungen und der möglichsten Beschleunigung dem Clearing House zurückzusenden; zum Beispiel: ein Bericht über eine Unrichtigkeit datirt vom 1., muss derart zurückgeschickt werden, dass er am Abend des 4., spätestens am Morgen des 5. im Clearing House angelangt ist. Genaue Aufmerksamkeit muss hierauf verwendet werden.

Genaue Aufmerksamkeit wird auch für folgende Einzelheiten, welche die Monats- und Ergänzungslisten ausmachen, erfordert:

1. Dass die Daten und Nummern der Fakturen correct angegeben und nach der Reihenfolge eingetragen werden.
2. Dass die genauen Gewichte und Beträge angegeben werden und das „Bezahlt“ und „Zu bezahlen“ nicht verwechselt wird.
3. Dass die grösste Sorgfalt auf das Eintragen des Gewichtes in die besondere Columnne verwendet und die genaue Route der Güter angegeben wird.
4. Dass die Namen der Stationen deutlich und genau geschrieben werden.
5. Dass die Waarenbeschreibung genau eingeschaltet wird.

a) Instruktion für die Berichte über den durchgehenden Vieh-Verkehr.

Die Hauptvorschriften, die für den Güter-Verkehr schon angegeben sind, finden auch bei den Berichten über Vieh-Verkehr Anwendung, mit der Ausnahme, dass jedenfalls besondere Listen geschickt werden müssen. Vieh-Verkehr darf unter keinen Umständen in die Berichte über Güter eingetragen werden.

Der Unterschied zwischen vollen und halben Ladungen muss sorgfältig festgehalten werden.

b) Instruktion für die Berichte über den Personen-Verkehr.

1. Die Berichte über Personen-Verkehr müssen dem Clearing House monatlich und zwar so zugeschickt werden, dass sie innerhalb der ersten sechs Tage jedes Monats im Clearing House anlangen.

2. Die fortlaufenden Nummern jeder Station, zu welcher Passagiere eingeschrieben werden können, müssen in die Monatsberichte eingetragen werden, ob Fahrkarten zu der Station ausgefolgt wurden oder nicht.

3. Die von den Passagieren eingesammelten Fahrkarten müssen in fortlaufender Ordnung nach ihren respektiven Stationen geordnet, mit einer Schnur sorgfältig zugebunden und dem Clearing House wöchentlich in einem versiegelten Packete zugeschickt werden.

4. Das Clearing House zählt jetzt keine Fahrkarten, bezüglich eines Verkehrs, an welchem nur zwei Gesellschaften betheiligt sind, nach, wenn sie nicht von einer und derselben Gesellschaft ausgefolgt und eingesammelt worden sind. Die Fahrkarten zweier Gesellschaften sollten daher, mit der obigen Ausnahme, von der sie einsammelnden Gesellschaft zurückbehalten werden.

5. Wenn Fahrkarten aus irgend einer Ursache nicht ausgefolgt wurden, müssen sie an die Berichte befestigt werden, welche in Vorschuss berechnet sind, sonst wird kein Vorschuss bewilligt.

6. In Fällen, wo gewöhnliche Fahrkarten an Kinder ausgefolgt wurden, muss das halbe nicht ausgefolgte an den Bericht für das Clearing House befestigt werden.

7. Die Ausgabe von papiernen Fahrkarten soll, wenn sie auf 5 per Monat steigt, eingestellt werden; in allen solchen Fällen sollten Fahrkarten von Pappe benützt werden.

Verkehr auf Vergnügungszügen.

8. Die Vergnügungszüge während des ganzen Jahres müssen fortlaufend von jeder Gesellschaft numerirt werden.

9. Die Berichte über solche Züge werden dem Clearing House geschickt, um die fortlaufenden Nummern der für die Ausgabe bei jedem Zuge gedruckten Fahrkarten und die Nummer des Zuges, zu welchem sie ausgefolgt werden, aufzuweisen. Die Nummer des Zuges muss auch auf die Fahrkarten gedruckt werden.

10. Die Berichte über diesen Verkehr müssen dem Clearing House monatlich zugeschickt werden und alle während des Monats gebuchten Vergnügungszüge einschliessen, und sie sollen so abgesendet werden, dass sie innerhalb der ersten sechs Tage jedes Monats im Clearing House anlangen.

11. Der unverkauft gebliebene Theil der für jeden Zug gedruckten Fahrkarten muss dem Clearing House eingeschickt werden.

12. Die eingesammelten Karten, die in Vorschrift 4 specificirten ausgenommen, müssen dem Clearing House zugeschickt werden.

13. Die Karten müssen wie Tag-Karten in zwei Abtheilungen gedruckt und eine derselben zu dem Zweck, dem Clearing House übersendet zu werden, abgeschnitten werden.

14. Karten jedes Vergnügungszuges müssen den Clearing House vom Superintendenten, sobald als die Vorbereitungen getroffen sind, eingeschickt werden.

15. Wenn nicht die Berichte und Karten dem Clearing House in der durch die vorhergehenden Vorschriften bestimmten Weise eingeschickt werden, kann dasselbe nicht die Verantwortlichkeit, die Berichte über den Verkehr auf Vergnügungszügen auszufertigen, übernehmen.

c) Instruktion für den durchgehenden Verkehr von Pferden, Wagen, Hunden und Packeten.

Die Listen über den Verkehr von Pferden, Wagen, Hunden und Packeten müssen dem Clearing House zugeschickt werden. Die zu jeder Station beförderten und von jeder Station in Empfang genommenen Güter müssen auf einen besonderen Bogen eingetragen werden.

Die in Empfang genommenen Güter müssen auf einen Bericht in roth gedruckt und die beförderten auf einen solchen in schwarz gedruckt eingetragen werden; und beide Berichte müssen so übersendet werden, dass sie nicht später als den in der von dem Clearing House geschickten Note bestimmten Tage im Clearing House anlangen. Sorge muss getragen werden, dass die Nummern der Zeitungen nicht in die Berichte eingetragen werden und die Anzahl der Pferde, Wagen und Hunde genau in die geeigneten Columnen der Listen eingetragen wird.

Sollten noch nicht alle Fakturen (Way-bills) an dem für die Absendung der Berichte bestimmten Tage angelangt sein, so sollen diese deshalb nicht zurückgehalten werden, sondern es müssen täglich, sobald als die fehlenden Fakturen anlangen, Ergänzungs-Berichte befördert werden. Diese Ergänzungs-Berichte müssen das Datum der bezüglichen Fakturen und nicht des Tages, an dem sie abgesendet werden müssen, tragen. Es ist von äusserster Wichtigkeit, dass die Berichte am Tage, an welchem sie fällig sind, pünktlich befördert werden.

Es ist nothwendig, dass eine tägliche, wöchentliche und monatliche Total-Uebersicht sowohl über die Anzahl der Pferde, Wagen, Hunde und Packete als auch über die Einnahmen im Verkehr von und zu jeder Station gegeben wird.

Es ist äusserst wesentlich, dass die Route, auf der die Güter abgesendet und in Empfang genommen werden, in den Berichten erwähnt wird.

Wenn Differenzen in den Listen zweier Stationen entdeckt werden, muss ein Bericht darüber jeder derselben zugeschickt werden, und es wird ersucht, diese Berichte nur zwei volle Tage zur Prüfung zu behalten, z. B.: ein Bericht, datirt vom 1., muss so zurückgeschickt werden, dass er am Abend des 4., spätestens am Morgen des 5. im Clearing House anlangt. Genaue Aufmerksamkeit muss hierauf verwendet werden.

Genaue Aufmerksamkeit wird auch für folgende Einzelheiten, die die Monats- und Ergänzungs-Berichte ausmachen, erfordert:

1. Dass die Anzahl der nach jeder Station geschickten und von jeder Station in Empfang genommenen Pferde, Wagen, Hunde und Packete sowohl täglich als wöchentlich genau angegeben wird und die Nummern der Zeitungen nicht in die Berichte eingetragen werden.

2. Dass die genauen Geldsummen angegeben werden, das „Paid“ („Bezahlt“) und „To Pay“ („Zu bezahlen“) vom Geld nicht falsch rubricirt und Sorge getragen wird, dass das Geld für eine durchgehende Karte eingetragen wird.

3. Dass die Stationsnamen deutlich und genau geschrieben werden.

4. Dass der Verkehr zu und von jeder Station zusammen-genommen wird und sowohl tägliche als wöchentliche Total-Uebersichten bekannt gemacht werden.

5. Dass die Route, auf der die Güter überführt wurden, specificirt wird.

6. Die Columnen in den Packet-Fakturen sollen die folgende Reihenfolge enthalten: Nachnahme, zu zahlen, franco (1. paid on 2. to pay, 3. paid). Anmerkung: Vieh und Pferde in Lowrys (Trucks) dürfen keinesfalls in diese Berichte, sondern in die für solche Güter bestimmten eingetragen werden.

Wenn Fische auf Personenzügen überführt werden, müssen sie auf diese Berichte eingetragen und dafür gesorgt werden, sie von den Packeten abgesondert zu halten. Butter, Obst, Eier und Geflügel in Quantitäten von nicht weniger als zwei Centnern müssen auf eine Fisch-Faktur eingetragen, Alles genau specificirt und das Gewicht sowohl in der Faktura als in den Listen angegeben werden.

d) Instruktion für die Berichte über Wagen, Rollwagen, Pferderäume, Waggon und Wetterdecken an das Clearing House.

1. Die Berichte über Wagen, Rollwagen, Pferderäume, Waggon und Wetterdecken (Sheets) müssen dem Clearing House wöchentlich gemacht werden. Die Woche muss jedenfalls Samstag enden. Wenn eine Woche durch zwei Monate getheilt wird, müssen zwei Berichte geschickt werden, einer für den Theil der Woche, in dem der Monat endet und der andere für den übrigen Theil.

2. Die Schaffner jeder Station müssen die Güter jeder Gesellschaft in der Reihenfolge der Tage der Woche auf einen besonderen Bogen eintragen; und die Nummern der Güter müssen jeden Tag in fortlaufender Reihenfolge eingetragen werden, indem man mit der niedrigsten Nummer beginnt. Festgedeckte und bedeckte Waggon müssen in den Berichten unterschieden werden, indem man über die Nummern den Buchstaben „B“ setzt; leere Waggon und gefaltete Decken müssen zu Ende der Berichte jedes Tages eingetragen werden. Die Nummern und der Eigenthümer des Fahrzeuges, in welchem gefaltete Wetterdecken weggeschickt wurden, müssen jedenfalls angegeben werden. Sollten während einer Woche von einer Station entweder keine fremden Güter in Empfang genommen oder nicht abgesendet worden sein, so muss jedenfalls ein wöchentlicher „Nil“-Bericht geschickt werden.

3. Die von den respektiven Stationen wöchentlich geschickten Berichte müssen in der Reihenfolge von Seite 1 aufwärts paginirt

und der letzte Bogen des Berichtes vom Schaffner unterzeichnet werden, damit das Clearing House weiss, dass die Berichte complet geschickt wurden. Beim Paginiren der Seiten muss Sorge getragen werden, dass die Berichte über verschiedene Arten von Gütern — z. B. von Wagen, Waggons und Wetterdecken — besonders paginirt und unterzeichnet werden.

4. Um das Clearing House in den Stand zu setzen, die Vorschrift 229 in Ausführung zu bringen, müssen die an Kreuzungspunkten betheiligten und näher interessirten Gesellschaften die nöthigen Berichte machen.

5. Um das Clearing House in den Stand zu setzen, das gegenwärtige System, Meilengeld und Tageskosten zu berechnen, in Ausführung zu bringen, ist es unerlässlich, dass retour geschickte leere Waggons Aufschriften, wie wenn sie geladen wären, haben müssen.

6. Die Berichte müssen von den Stationen so abgeschnitten werden, dass sie nicht später als am Morgen des fünften Tages nach dem Ende jeder Woche im Clearing House anlangen.

e) Vorschriften an die Stationszähler (Numbertakers).

1. Die Zähler dürfen ihre Stationen während des Dienstes oder bis sie abgelöst werden nicht verlassen.

2. Sie müssen im Urlaub durch den Inspektor ihres Distriktes beim Sekretär anfragen und dürfen nicht unter irgend einem Vorwande ihre respektiven Stationen verlassen, bis sie schriftlich die Erlaubniss des Sekretairs erhalten haben.

3. Die Dienstleistungen eines Zählers bestehen in folgendem:

4. Er muss die Ankunft und Abfahrt jedes seinen Kreuzungspunkt passirenden Zuges überwachen.

5. Es muss in sein Handbuch von jedem Wagen, Pferde-, Raum-, Rollwagen, Postamte, Post-Amt-Felleisen, Gepäck-Felleisen, Packet-Felleisen, Schaffner-Wagen, Güter-, Mineral- und Vieh-Waggon und der Wetterdecken in den Zügen niederschreiben. Die alleinigen Fahrzeuge und Wetterdecken, die er nicht aufschreiben muss, sind diejenigen, welche der Gesellschaft, über deren Linie der Zug kam, gehören und die am Kreuzungspunkt vom Zuge losgetrennt wurden und diejenigen, welche der Gesellschaft über deren Linie der Zug jetzt gehen wird gehören und die am Kreuzungspunkt an den Zug befestigt wurden. Es kommt der Fall vor, dass mit

Kohlen und Coaks beladene Waggons angehängt werden müssen; in solchen Fällen müssen jedoch specielle Vorschriften ausgefolgt werden.

6. Er muss aufschreiben, dass es als eine Ablieferung von Wagen, Waggons und Wetterdecken einer Gesellschaft an die andere betrachtet wird, wenn die erstere sie auf solche Weichen (Sidings) stellt, von denen die letztere sie gewöhnlich wegnimmt; und die Nummern müssen sofort, nachdem sie in solche Weichen gestellt sind, aufgenommen werden.

7. Er muss jedenfalls die Nummern und die Bestimmung von den Schildern an den Waggons aufnehmen. Sollten die Schilder abgefallen sein, so muss ein Nachweis in die Faktur, aber nicht anderswo gemacht werden. Weder darf Nummer und Bestimmung aus irgend einem von den Gesellschaften gehaltenen Buche abgeschrieben noch darf ein Nachweis, selbst um zu vergleichen, in ein von den Gesellschaften gehaltenes Buch eingetragen werden.

8. Er muss die Nummern und die Bestimmung von den Handbüchern in die Wagen-Waggons und Eisenblech-Bücher täglich übertragen. Die Route und auch der Eigenthümer der Lokomotive, auf welcher Güter ankommen und abgehen, muss jedenfalls in die Waggons-Wetterdecken und Wagen-Bücher, die, wenn sie voll sind, dem Clearing House zugeschickt werden, eingetragen werden.

9. Er muss dem Clearing House wöchentlich die folgenden Berichte ausfertigen und zuschicken, nämlich: von Wagen, Pferde-Räumen, Lowriys, Post-Amt-Felleisen aller Art; von Waggons; von Wetterdecken; von beschädigten Gütern und den Dienststunden. Der letztgenannte Bericht muss dem Inspektor zur Uebersendung an das Clearing House geschickt werden, und derselbe muss die Zeit, welche Jeder im Dienste während der Woche war, und die Nummer der Züge, welche er zu besichtigen hatte und andere Nachrichten, die für nützlich gehalten werden können, angeben. Wenn zwei oder mehrere Stationszähler an einem Kreuzungspunkte stationirt sind, muss Jeder den Theil des wöchentlichen Berichtes, der sich auf ihn bezieht, ausfertigen, und dies muss täglich, bevor er den Dienst verlässt, gethan werden.

10. Die Woche muss jedenfalls Samstag enden. Wenn eine Woche durch zwei Monate getheilt wird, müssen zwei Berichte ge-

schickt werden, einer für den Theil der Woche, in welchem der Monat endet, und der andere für den übrigen Theil.

11. Die Güter jeder Gesellschaft müssen auf einen besonderen Bogen in der Reihenfolge der Tage der Woche eingetragen werden, und die Nummern der Güter müssen jeden Tag in fortlaufender Ordnung eingetragen werden, indem man mit der niedrigsten Nummer beginnt. Die ankommenden und abgehenden Güter müssen für jede Station täglich für sich eingetragen werden, so dass die Buchungen zu und von verschiedenen Stationen nicht vermischt werden können.

12. In den Bericht über beschädigte Güter muss er jeden Wagen, Waggon oder jede Wetterdecke aufschreiben, von dem er bemerkt hat, dass es beschädigt ist, indem er den Namen der Gesellschaft dem das Betreffende gehört, den Ort, von dem es kommt und wenn möglich wo, wie und von welcher Gesellschaft es beschädigt wurde, angibt. Es ist ein wesentlicher Theil der Dienstpflicht des Zählers, so genau wie möglich eine Prüfung des Zustandes, in dem Güter (mit Einschluss von Wetterdecken ob in Gebrauch oder gefaltet) ihn passiren, vorzunehmen.

13. In seinen Waggon-Bericht muss er die Klasse des Wagens und die anderen Fahrzeuge unterscheiden.

14. In seinen Waggon-Bericht muss er besonders eintragen gewöhnliche Waggons, gehäusartige Waggons, Mineral-Waggons, Vieh-Waggons und doppelte Schaf-Wagen.

15. Jede Beschreibung von Mineral-Waggons, ob Kohle, Cokes, Kalk, Kalkstein, Eisenerz etc. muss in den Berichten sorgfältig unterschieden werden.

16. In seinen Berichten muss er die geladen geschickten Fahrzeuge von denen, die leer laufen, und Wetterdecken, die gefaltet zurückgeschickt werden, von denen, die gegenwärtig in Gebrauch sind, eintragen.

17. Er muss die leeren Waggons in Uebereinstimmung mit den Schildern, die auf ihnen sind, eintragen.

18. Er muss deutlich die Namen der Gesellschaften, denen die Fahrzeuge und Wetterdecken gehören, schreiben, die Namen der Stationen, von denen sie herkommen oder zu denen sie jetzt gehen, und sowohl die Route, auf welcher sie angekommen sind, als auch auf der sie abgehen, und den Eigenthümer der Lokomo-

tive, welche sie zu dem Kreuzungspunkte hin- und von demselben wegführt.

19. Er muss in seinen Berichten alle Waggon, die durch einen Schein zur Rückkehr destinirt sind (relabelled) und auch die Wetterdecken, die solche Waggon bedecken, unterscheiden, und muss den Namen der Gesellschaft, von welcher sie zurück destinirt wurden, angeben.

20. Vorschriften, um die Zahl der Buchungen von Fahrzeugen und Wetterdecken in den Kreuzungspunkt-Berichten aufzuzählen.

a) Die Anzahl der auf jeder Seite des Kreuzungspunkt-Berichtes eingetragenen Fahrzeuge oder Wetterdecken muss zusammengezählt und zu Ende des Berichtes eingetragen werden, um eine Total-Uebersicht der den Kreuzungspunkt passirenden Güter jeder Gesellschaft im Laufe der Woche bekanntzumachen. Grosse Sorge muss getragen werden, um die Total-Uebersichten über den Wagenpark jeder Gesellschaft separat zu halten.

b) Das Total der ersten Seite eines Gesellschaft-Berichtes muss auf die zweite Seite, das der zweiten auf die dritte u. s. w. übertragen werden, um auf der letzten Seite eine Total-Uebersicht für die ganze Woche bekanntzumachen.

c) Ein Fahrzeug, ob geladen oder leer, muss als eine Buchung betrachtet werden, sowie auch eine Wetterdecke, ob in Gebrauch oder gefaltet; z. B. wenn die verschiedenen Nummern von 10 Waggon auf einer Reihe eingetragen sind, müssen sie als 10 Buchungen niedergeschrieben werden.

d) Ein Auszug aus der Total-Uebersicht der jeden Kreuzungspunkt passirenden Güter jeder Gesellschaft muss wöchentlich in dem bestimmten Formular abgefasst und mit den Berichten vom Kreuzungspunkt abgeschickt werden. Es muss natürlich einen besonderen Auszug für Waggon, Wagen und Wetterdecken geben, und die Total-Uebersicht der Buchungen für jede Gesellschaft müssen wöchentlich befördert werden, um eine grosse Total-Uebersicht für jede Gesellschaft nach Verlauf eines halben Jahres bekanntzumachen. Neue Total-Uebersichten müssen am 1. Januar und 1. Juli jeden Jahres begonnen werden.

e) Wenn Gesellschaften Auszüge aus den Büchern oder Berichte irgend welcher Art verlangen, so muss die Anzahl der Fahrzeuge oder Wetterdecken in solchen Auszügen oder Berichten zusammen-

gezählt und ein Bericht darüber dem Clearing House monatlich in dem dafür bestimmten Formular gemacht werden.

21. Die Berichte müssen von jedem Kreuzungspunkte so abgeschickt werden, dass sie nicht später als am Morgen des fünften Tages jeder Woche im Clearing House anlangen.

22. Die Stationszähler müssen sich der äussersten Höflichkeit im Verkehr mit den Beamten und Bediensteten der Eisenbahngesellschaften befleissigen; aber es ihnen verboten, irgend eine Arbeit für Gesellschaften zu verrichten oder ihnen zu erlauben, dass sie unter irgend einem Vorwande Zugang zu ihren Büchern haben, ohne die Erlaubniss des Sekretärs. Sie müssen jedoch auf alle von den Gesellschaften gemachten Anfragen prompt antworten und aufgefordert, ihnen Auszüge aus ihren Büchern geben. Solche Auszüge beschränken sich auf folgende Fälle: 1) wenn die Fahrzeuge und Wetterdecken der über sie nachfragenden Gesellschaft gehören; 2) wenn die Fahrzeuge und Wetterdecken die Linie der über sie nachfragenden Gesellschaft passirt haben; 3) wenn solche Gesellschaft durch einen Handelsvertrag ein Interesse an der Ladung der Fahrzeuge etc., über die sie nachfragt, hat. Sollten die Stationszähler in Zweifel sein, auf welche Fahrzeuge das dritte Beispiel anwendbar ist, so müssen sie sich an den Sekretär wenden.

23. Fakturen von Pappe, welche die Nummern und Eigenthümer von Wetterdecken angeben, sind zu beiden Seiten der Waggon, die gefaltete Wetterdecken enthalten, befestigt. Die Registratoren müssen daher all' solche Waggon untersuchen und dem Sekretär täglich jeden Fall, indem sie keine kartene Fakturen auf ihnen finden, berichten; es ist ein wesentlicher Theil ihres Dienstes, jeden Zug sorgfältig zu untersuchen, um sich zu überzeugen, ob in irgend einem der Waggon gefaltete Wetterdecken sind.

24. Sie müssen auf alle Anfragen des Clearing House prompt antworten.

25. Wenn irgend etwas vorfällt, was sie abhält, den Dienst genau zu erfüllen, so müssen sie es dem Sekretär berichten.

26. Jede Veränderung im Gang der Züge muss sogleich dem Inspektor des Distriktes mitgetheilt werden.

27. Es ist den Stationszählern streng verboten, sich in Angelegenheiten ihrer Kreuzungspunkte zu mischen, selbst wenn sie von Bediensteten der Gesellschaften ersucht werden, ihnen behilflich zu sein. Jeder Bruch dieser Vorschrift hat Entlassung zur Folge.

f) Instruktion für gefundenes Gepäck etc.

1. Am 1. Januar 1867 und an demselben Tage jedes folgenden Jahres muss eine neue Serie von Nummern mit Nr. 1 anfangend für die Artikel von „gefundenem Gepäck“, die, in die dem Railway Clearing House geschickten Stations-Berichte eingetragen, begonnen werden; und zum Zwecke des Kontrollirens muss die letzte Nummer des gegenwärtigen Jahres in den ersten Bericht des folgenden Jahres eingetragen werden.

2. Die Stations-Berichte müssen jeden Artikel, ob er an der Station gefunden oder von irgend einer Station in Empfang genommen, ob er reklamirt und ob er an demselben Tage weggeschickt wurde oder nicht, berichten. Wenn unadressirtes Gepäck an demselben Tage, an dem es gefunden wurde, reklamirt wird, so muss der Name des Eigenthümers in die Namen-Columnne eingetragen werden.

3. Jeder Artikel muss numerirt werden und jede Nummer in regelmässiger Folge in den Stations-Berichten erscheinen.

4. Jeder Artikel muss so deutlich wie möglich in den Stations-Berichten beschrieben werden, mit allen Namen, Adressen, Anfangsbuchstaben und anderen Merkmalen, die darauf gefunden werden.

NB. a) Papier-Packete sollen als solche von weissem, braunem und Zeitungs-Papier, wie es der Fall ist, unterschieden werden.

b) Von Regenschirmen, Sonnenschirmen, dicken wollenen Decken muss Farbe, Material etc. angegeben werden.

c) Von Büchern muss der Titel angegeben werden.

d) Von Hüten muss die Beschreibung und der Name des Fabrikanten angegeben werden.

e) Von Schachteln, Beuteln und Bündeln muss die Farbe, das Material und irgend eine Eigenthümlichkeit, die sie darbieten, angegeben werden.

f) Von Reisekoffern muss gesagt werden, ob sie von braunem oder schwarzem Leder gemacht sind.

g) Von Körben, Packeten, Bündeln soll jedenfalls der Inhalt angegeben werden.

5. Wenn Gepäck nach irgend einer Station zur Inspektion oder anderweitig abgesendet wurde, muss die Station, zu welcher es abgeschickt wurde, von der es absendenden Station völlig benachrichtigt werden: für wen und warum es geschickt wurde, und

muss auch zugleich die Nummer oder Nummern, unter welcher oder welchen es dem Clearing House berichtet wurde, angegeben werden.

6. Wenn Gepäck von irgend einer anderen Station zur Inspektion oder anderweitig in Empfang genommen wurde, so muss der Name desjenigen, für den es in Empfang genommen wurde, mit den vollen Einzelheiten, dem Namen der Station, von welcher es in Empfang genommen wurde, der Nummer oder den Nummern, unter welcher oder welchen es die absendende Station dem Clearing House berichtete, auf den Berichten erscheinen.

7. Die Stations-Berichte müssen täglich dem Clearing House so zeitig geschickt werden, dass sie in diesem Hause so früh als möglich einen Tag, nachdem die Artikel gefunden wurden, anlangen.

8. Zu Ende der Berichte muss eine Liste von Rück-Nummern gegeben werden, welche das während des Tages an Eigenthümer Ueberlieferte anzeigt, indem sie Namen des Eigenthümers angibt und das an andere Stationen Geschickte, indem sie den Namen der Station und an wen oder warum es geschickt wurde, angibt.

9. Personen, welche fehlendes Gepäck nachfragen, sollen nach den vollen Einzelheiten ihres Gepäcks und des Inhalts, nach dem Namen des Eigenthümers und allen anderen Namen und Adressen, die entweder darin oder darauf sind, und nach dem Datum, an welchem es in Verlust kam, ausgefragt werden, und sollen diese Einzelheiten sorgfältig in die dem Railway Clearing House geschickte Nachfrage-Note übertragen werden.

10. Von einer Station nach einer anderen zur Inspektion abgesendete Artikel müssen, wenn sie nicht reklamirt werden, sogleich zur Station, von welcher sie geschickt wurden, zurügesendet werden.

11. Stations-Aufseher werden besonders ersucht, von Zeit zu Zeit eine Untersuchung der Cloaken und verlassenen Gepäck-Zimmer vorzunehmen, da sich Fälle ereignet haben, dass verlornes Gepäck dort gefunden wurde.

g) Instruktion für gefundene Güter etc. etc.

1. Am Ersten jedes Monats muss ein Bericht von allen Stationen an das Railway Clearing House über alle während des Monats, welcher am 15. des vorhergehenden endet, in Empfang genommene gefundene Güter, die an dem Tage, an welchem der Bericht gemacht wird, noch unberührt sind, da keine Spur der Eigenthümer entdeckt wurde, abgesendet werden, welcher das Datum, an welchem jeder

Artikel in Empfang genommen wurde und andere Einzelheiten angibt. Sollten keine Artikel anzugeben sein, so muss dem Clearing House ein „Nil“-Bericht geschickt werden.

2. Jeder Artikel muss unter einer Nummer eingetragen werden, indem man am 1. Januar jedes Jahres mit Nr. 1. für den ersten an diesem Tage in Empfang genommene Artikel beginnt, und mit den Nummern in der Reihenfolge das ganze Jahr hindurch fortfährt. Zu Ende der Berichte muss eine Liste der in vorhergehenden Berichten berichteten Artikel und ihrer entsprechenden Nummern, deren Eigenthümer jetzt aufgefunden sind, angegeben werden.

3. Die Berichte müssen folgende Einzelheiten der in Empfang genommenen Artikel enthalten:

Empfangs-Datum,
Eigenthümer und Nummer des Waggons,
Namen, wenn einer,
Adresse, wenn eine,
Vollständige Beschreibung der Güter,
Merkmale etc.,
Gewicht.

4. Gesuche wegen fehlender Güter müssen die vollständige Beschreibung der nachgefragten Artikel, Namen, Adresse, Merkmale etc. und Gewicht enthalten.

I n h a l t.

	Seite
Vorwort. — Das Bildungswesen der Eisenbahnen im Allgemeinen	3
I. Zur Eisenbahnrechts-Bildung.	
1. Die Wiener Handelskammer und die Enquête	21
2. Handelsgesetzbuch und Eisenbahnrecht	22
3. Frachtfuhr und Eisenbahn-Frachtbetrieb	26
4. Die drei Faktoren der Bildung des Eisenbahn-Frachtrechts und der Charakter des gegenwärtigen Streites zwischen Bahnwesen und Handel	29
5. Die Prinzipien des Frachtrechts der Bahnen	35
6. Das Reglement der Bahnen. Das Dienstreglement und das Ver- kehrsreglement und ihr Recht	39
II. Ueber das Verhältniss der Aktien zu den Prioritäten	45
III. Eisenbahn-Grundbuchswesen	53
IV. Grundsätze des Rechts der Bahnpolizei	63
V. Das Gebühren-Aequivalent und die Eisenbahnen	69
VI. Einkommensteuer und die Pensionsstatute der Eisenbahnen	75
VII. Das englische Clearing House.	
1.	82
2. Der Board of Trade	85
3. Das Railway Clearing House. Entstehung	90
4. Die Elemente der Organisation des Railway Clearing House	93
5. Die Organisation der Betriebsverwaltung.	
a) Die Konferenz der Generaldirektionen	97
b) Die Konferenz der Betriebs-Inspektoren	101
c) Die Konferenz der Ober-Inspektoren	105
6. Das Betriebsreglement des Clearing System.	
a) Frachttarif	109
b) Das Betriebsreglement	111
7. Das Clearing House im engen Sinne	114

8. Instruktionen für den durchgehenden Verkehr	117
a) Instruktion für die Berichte über den durchgehenden Vieh- Verkehr	119
b) Instruktion für die Berichte über den Personen-Verkehr.....	120
c) Instruktion für den durchgehenden Verkehr von Pferden, Wagen, Hunden und Packeten.....	121
d) Instruktion für die Berichte über Wagen, Rollwagen, Pferde- räume, Waggon und Wetterdecken an das Clearing House....	123
e) Vorschriften an die Stationszähler (Numbertakers).....	124
f) Instruktion für gefundenes Gepäck etc.....	129
g) Instruktion für gefundene Güter etc. etc.....	130

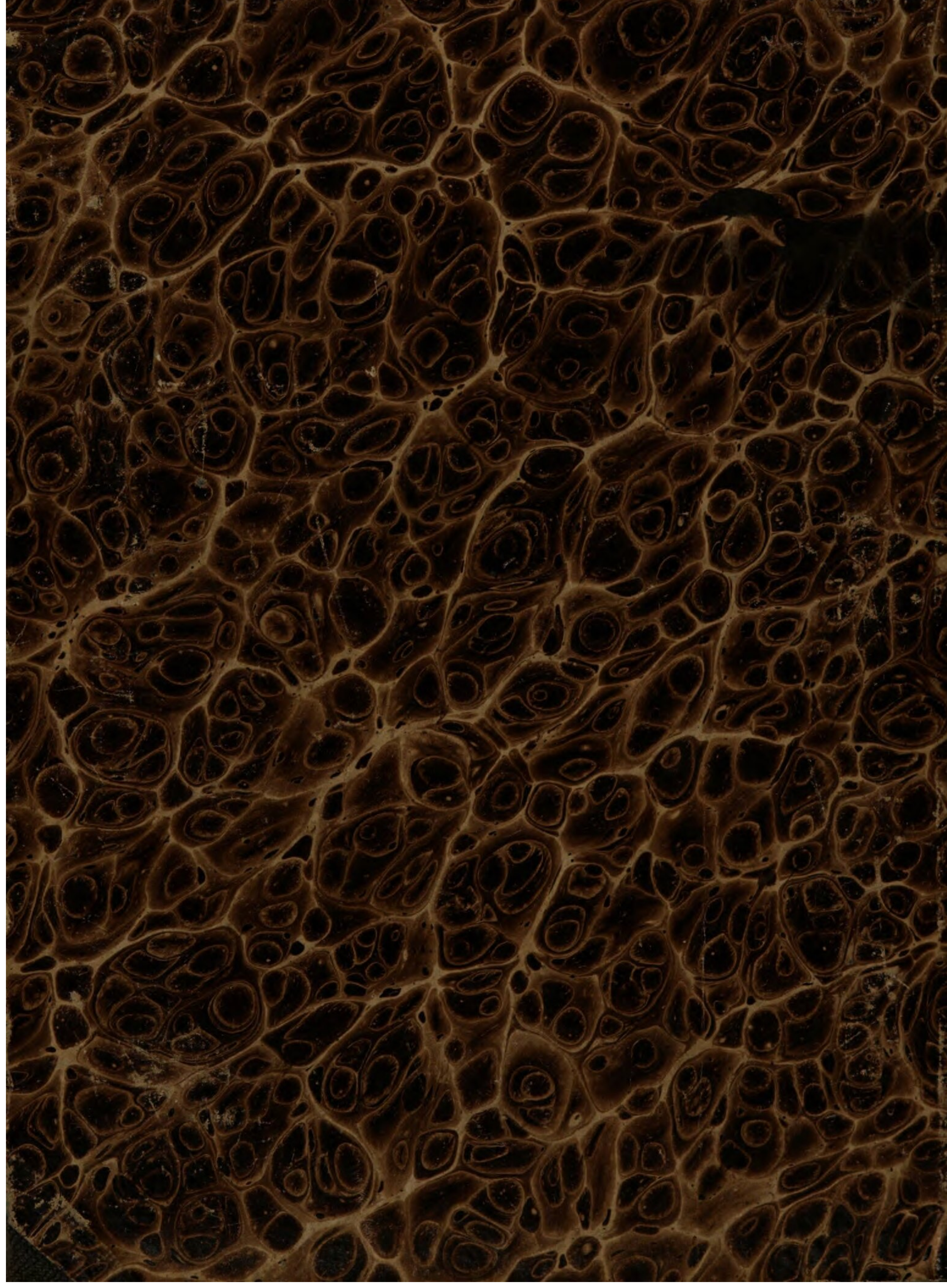
21	 Die Wiener Handelskammer und die Fährte
22	 Handelsgesetz und Eisenbahnrecht
26	 Frachtfuhr und Eisenbahn-Frachtbetrieb
29	 Die drei Faktoren der Bildung des Eisenbahn-Frachtrechts und der Charakter des gegenseitigen Stützpunktes zwischen Bahnwesen und Handel
35	 Die Prinzipien des Frachtrechts der Bahnen
39	 Das Reglement der Bahnen. Das Dienstreglement und das Ver- kehrsreglement und ihr Recht
45	 Ueber das Verhältnis der Aktien zu den Prioritäten
53	 Eisenbahn-Grundbuchwesen
63	 Grundsätze des Rechts der Bahnpolizei
69	 Das Gebühren-Äquivalent und die Eisenbahnen
75	 Einkommensteuer und die Pensionsstatute der Eisenbahnen
82	 VII. Das englische Clearing House.
85	 1.
90	 2. Der Board of Trade
93	 3. Das Railway Clearing House. Entstehung
97	 4. Die Elemente der Organisation des Railway Clearing House
101	 5. Die Organisation der Betriebsverwaltung
105	 a) Die Konferenz der Generaldirektionen
106	 b) Die Konferenz der Betriebs-Inspektoren
109	 c) Die Konferenz der Ober-Inspektoren
111	 6. Das Betriebsreglement des Clearing System
114	 a) Frachttarif
114	 b) Das Betriebsreglement
114	 7. Das Clearing House im europäischen Raum

LEHMANN & WENTZEL,

Buchhandlung für Technik und Kunst in Trien, Kärnthnerstraße 40.

- Demarteau, Am.**, Gedankenlese über die Wichtigkeit des Fairlie'schen Locomotiv-Systems und der schmalspurigen Schienenstrassen für Oesterreich-Ungarn. 60 kr. Oe. W. = 10 Sgr.
- Eisenbahn-Netz**, das österr.-ungar. und die Schlagfertigkeit der Armee. Eine militärische Studie vom Verfasser des „Nebel von Chlum“, mit einer Uebersichts-Karte. 80 kr. Oe. W. = 16 Sgr.
- Ernst & Gottsleben**, Handbuch für Geleise-Anlagen, nebst Auhang von Reductions- u. Formel-Tabellen. Mit 82 in den Text gedruckten Holzschnitten. fl. 4 Oe. W. = 2 Thlr. 12 Sgr.
- Junker**, Tabellen der Steigungs-Verhältnisse. 80 kr. Oe. W. = 16 Sgr.
- Kohn**, Eisenbahn-Jahrbuch der österr.-ungar. Monarchie.
- | | | | | | |
|---|--------------|---------------|----------|----------|------------|
| | II. Jahrgang | 1869 m. Karte | fl. 2.25 | Oe. W. = | Thlr. 1.15 |
| — | — | III. „ 1870 „ | 2.50 | „ = | „ 1.20 |
| — | — | IV. „ 1871 „ | 2.50 | „ = | „ 1.20 |
| — | — | V. „ 1872 „ | 3.— | „ = | „ 2.— |
- Kökert**, Reductions-Tabellen der gebräuchlichsten österreichischen Längen-, Flächen- und Kubikmaasse auf Metermaass, in Brieffaschenformat. 40 kr. Oe. W. = 7½ Sgr.
- Dasselbe in Plakatformat. 40 kr. Oe. W. = 7½ Sgr.
- Kosak**, Katechismus der Einrichtung und des Betriebes der Locomotive. Mit 22 Holzsehn. u. 3 Taf. 2. verm. Aufl. fl. 1.50 Oe. W. = 27 Sgr.
- Nördling, W. v.**, Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen. fl. 1.80 kr. = 1 Thlr.
- Nowak**, Das barometrische Höhenmessen mit dem Aneroid. 2. Aufl. 60 kr. Oe. W. = 12 Sgr.
- Paulus**, Der Eisenbahn-Oberbau in seiner Durchführung auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. 2. verb. Aufl. fl. 5 Oe. W. = 3 Thlr.
- Sax**, die Oekonomie der Eisenbahnen. Begründung einer systematischen Lehre vom Eisenbahnwesen in wirtschaftlicher Hinsicht. 60 kr. Oe. W. = 10 Sgr.
- Schreiber**, Die Reform der Concessions-Güter-Tarife. 60 kr. Oe. W. = 12 Sgr.
- Schüller**, Versuch einer vergleichenden grafischen Statistik der österr.-ung. Eisenbahnen während der Jahre 1866—1869. Mit 35 Farbendrucktafeln und einer Eisenbahn-Karte. fl. 4 Oe. W. = 2 Thlr. 12 Sgr.
- Wist**, Wiener Bau-Constructionen. I. Band. 40 Tafeln. gr. Folio. fl. 12 Oe. W. = 7 Thlr. 15 Sgr.





Stein, Lorenz <<von>>,

Zur Eisenbahnrechts-Bildung gesammelte Aufsätze aus dem Centralblatt für
Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie

Wien 1872

A.hydr. 1053

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10995155-9